NR 46 (1114) ● 12. XI. 1972 ● CENA 2 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

mgr TRZEPIZUR JÓZEF
CZĘSTOCHOWA
ul. Nowowiejskiego 2, m. 6

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI). Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia „Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Zastępca redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (twórczość lotnicza); JERZY POMIANOWSKI (lotnictwo sportowe); Opracowanie graficzne – STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny – IRENA BĄKOWICZ

WARUNKI PRENUMERATY
Cena prenumeraty krajowej:
rocznie – 104 zł
półrocznie – 52 zł
kwartalne – 26 zł

Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny.
Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 – Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.
Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.
Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² – 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK
Zakłady Graficzne „Dom Słowo Polskiego" – Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 9389 A–43

WYDAWCA

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

Na zdjęciu na okładce: Popularny aktor – Stanisław Mikulski – przymierza się do szybowca „Pirat", w czasie kręcenia filmu „Opętanie" na lotnisku Gocław.
Zdjęcie: St. JAŚKO

W AUREOLI
diamentów, rekordów i mistrzostw

O Lesznie pisać niezwykle trudno. Mam tu, rzecz jasna, na myśli nie sympatyczne i schludne wielkopolskie miasto o tej nazwie, ale sławny ośrodek lotniczy blisko Leszna, nazwany oficjalnie w ostatnim czasie Centrum Wyszkolenia Lotniczego. Nowa nazwa ośrodka wprawdzie już się przyjęła, brzmi być może nieco dostojniej, ale i tak każdy wie, że jest tam Centrum Szybowcowe, ponieważ dominuje w nim przecież szybownictwo. Latanie samolotowe jakoś na dobre się jeszcze w nim nie zaaklimatyzowało. I pewno nie nastąpi to rychło. Tak czy inaczej, Centrum w Lesznie pozostanie dla nas i dla historii — szybowcowym. Żyło i żyć będzie w aureoli diamentów, rekordów, imprez krajowych i międzynarodowych, stanowiąc chlubną kartę w dziejach polskich skrzydeł.

Minęło właśnie 20 lat od chwili powstania tego ośrodka, którego droga rozwojowa od szkoły ślizgowej do obecnego CWL usłana jest pięknymi osiągnięciami. Historycy szybownictwa sięgną zapewne do rodowodu CWL aż do czasów przedwojennych. Przypomną Kolejowy Klub Szybowcowy z Poznania, z jego działaczem zasłużonym seniorem lotnictwa — Janem Czarneckim, który to klub założył w 1938 r. szkołę ślizgową w Rzadkowie koło Chodzieży. Latano w niej z powodzeniem do wybuchu wojny, a zaraz po jej zakończeniu w 1945 r. rychło szkołę reaktywowano i szkolono w niej pilotów aż do 1952 r. Inni, być może, zechcą wiązać tradycje obecnego CWL z pierwszą powojenną szkołą pilotów i mechaników w Ligotce Dolnej i działającym w latach pięćdziesiątych CWL-em we Wrocławiu. Wolno im. Faktem jednak jest, że szkołę ślizgową z Rzadkowa przeniesiono bezpośrednio do Strzyżewic koło Leszna. Tak się zaczęło.

Mało kto już dziś pamięta, że ojcem duchowym obecnego Centrum jest pilot-instruktor z Aeroklubu Ostrowskiego, Czesław Cnotliwy. On to podszepnął lokalizację Strzyżewic komendantowi szkoły w Rzadkowie por. Zygmuntowi Richterowi i wiceprezesowi Zarządu Okręgu Ligi Lotniczej w Poznaniu kpt. Henrykowi Wapniarskiemu, którzy z właściwą sobie energią zabrali się solidnie do roboty, wraz z pracownikami rzadkowskiej szkoły, wśród których byli również do dziś pracujący w CWL — instr. pil. Janusz Kolanowski, Grzegorz Waśkowiak i Stanisław Cieślik. Szybowcową Szkołę Ślizgową w Strzyżewicach otwarto oficjalnie 1 maja 1952 r.

Nazwa wsi Strzyżewice, na polach PGR-u której rozłożyła się szkoła, zniknęła rychło z potocznej nazwy. Szczęśliwie dla szkoły i miasta mówiono po prostu — Leszno. Zresztą

Wyżej: Szybowce przed dużym hangarem CWL w Lesznie. Niżej: Na lotnisku w Lesznie, podczas jednych z mistrzostw szybowcowych Polski.

Ozdobą Centrum jest niewątpliwie piękny, nowoczesny budynek internatu, z wieżą kontroli ruchu.
Zdjęcia: B. Koszewski (4)

oficjalna nazwa ośrodka zmieniała się również wraz ze zmianą jego profilu i koncepcji przeznaczenia. Najpierw była więc Ślizgowa Szkoła Szybowcowa, od 1956 r. Aeroklub Leszczyński, potem po roku — Wyczynowa Szkoła Szybowcowa, którą w 1959 r. przemianowano na Centrum Szybowcowe Aeroklubu PRL, z nowym poważnym zakresem zadań — skoncentrowania i ukierunkowanego rozwoju szybownictwa, przede wszystkim wyczynu szybowcowego. Z początkiem 1972 r. Centrum przemianowano na Centrum Wyszkolenia Lotniczego, poszerzając jego zadania w zakresie szkolenia samolotowego, głównie akrobacji lotniczej. Ale przecież nie nazwy się liczą i nie one najbardziej charakteryzują działalność leszczyńskiego ośrodka lotniczego.

Trzeba pamiętać, że lotnicze Leszno budowali i rozwijali ludzie z wyobraźnią, z pasją i energią. Chociaż i oni zapewne nie przypuszczali, a i wiedzieć nie mogli, że ranga ośrodka wzrośnie tak szybko, iż stanie się niejako symbolem sławy polskiego szybownictwa. Już w 1953 r., co dziś jest wydarzeniem historycznym, rozegrano w Lesznie I Szybowcowe Mistrzostwa Polski. Rok później odbyła się tam pierwsza licząca się impreza międzynarodowa — I Zawody Szybowcowe Krajów Socjalistycznych. Potem znakomite wyczyny, rekordowe przeloty i diamenty — zaakcentowały mocno pozycję ośrodka w świecie szybowcowym. Wielki rozgłos przyniosły Lesznu dwukrotnie organizowane Szybowcowe Mistrzostwa Świata — w latach 1958 i 1968 — stając się zarazem poważnym sukcesem organizacyjnym polskiego lotnictwa sportowego.

Od samego początku leszczyński ośrodek lotniczy odgrywał czołową rolę w polskim szybownictwie. Jest od lat stałym miejscem rozgrywania szybowcowych mistrzostw Polski. W nim nasi reprezentanci przygotowywali się do zwycięskich walk w szybowcowych mistrzostwach świata. Wszystko to przy intensywnym szkoleniu i lataniu wyczynowym, pilotów i kadry instruktorskiej, doskonaleniu metodycznym, różnego rodzaju kursach, nie tylko zresztą szybowcowych. Z całego kraju ciągnęły i ciągną zawsze do Leszna setki pilotów, ponieważ tam można „dobrze polatać". Odkryto w tym centrum wiele talentów, wyrosły światowej sławy znakomitości. Mało jest w Polsce takich pilotów, którzy nie przewinęliby się przez Leszno.

Trudno po prostu w tej krótkiej refleksji z okazji 20-lecia CWL wymienić wszystko. Trzeba jednak przypomnieć, że piloci polscy startując w Lesznie przelecieli na szybowcach blisko 1 350 tys. km, ustanowili 25 rekordów międzynarodowych oraz ponad 50 rekordów krajowych; zdobyli prawie 500 warunków do srebrnych odznak, ponad 150 warunków do złotych odznak oraz więcej niż 200 diamentów; wykonali 66 przelotów po trasach trójkąta 500 km oraz ponad 150 przelotów powyżej 500 km.

Od pierwszego drewnianego baraku i takiegoż niewielkiego hangaru przeniesionego z Rzadkowa, wiele zmieniło się przez 20 lat na byłych polach PGR Strzyżewice. Z biegiem lat pięknie zagospodarowano leszczyńskie lotnisko, wspólnym wysiłkiem Aeroklubu PRL oraz społeczeństwa miasta i powiatu Leszno. Dzięki wielu inwestycjom, ze wspaniałym budynkiem z internatem i wieżą kontroli ruchu oraz dużymi hangarami, Centrum Wyszkolenia Lotniczego stało się jednym z największych, najpiękniejszych i najlepiej wyposażonych ośrodków szybowcowych na świecie, budząc uznanie i niekłamaną zazdrość lotników wielu krajów. A przecież dopiero liczy sobie tak niewiele, bo zaledwie 20 lat. Jedną trzecią całej bogatej historii polskiego szybownictwa, które nigdy w swych dziejach przed Lesznem tak pięknego ośrodka nie miało.

Wszystko to zasługa wielu ludzi — znanych i mniej znanych — których pracowite lotnicze życie pisało historię lotniczą Leszna. Tego ośrodka, z którym kojarzymy zawsze największe osiągnięcia polskiego szybownictwa, a który ostatnio służy także sportowi samolotowemu, rajdowo-nawigacyjnemu i akrobacji.

Kadrze CWL, działaczom społecznym i opiekunom Leszna — składamy najlepsze życzenia. Realizacji ambitnych planów dalszego rozwoju Centrum. Nowych wyczynów, diamentów, rekordów i znakomitych imprez. Nie tylko — szybowcowych.

Ikarus

PODZIĘKOWANIE

Komitet organizacyjny zjazdu koleżeńskiego i obchodów 20-lecia CWL w Lesznie Wlkp. składa za pośrednictwem „Skrzydlatej Polski" serdeczne podziękowanie wszystkim osobom, instytucjom i zakładom pracy, które pomogły Centrum w uświetnieniu jubileuszowego spotkania.

Komitet dziękuje równocześnie wszystkim pilotom, wychowankom CWL, aeroklubom, instytucjom lotniczym wojskowym i cywilnym, za serdeczne życzenia i gratulacje nadesłane z okazji 20-lecia na adres Centrum.

Komitet Organizacyjny
Zjazdu Koleżeńskiego i 20-lecia CWL

40-LECIE AEROKLUBU PODKARPACKIEGO W KROŚNIE

Aeroklub Podkarpacki – Centrum Wyszkolenia Spadochronowego APRL w Krośnie obchodził 14 października br. uroczystość 40-lecia swego istnienia. W Domu Górnika Naftowca w Krośnie odbyła się z tej okazji akademia. Wzięli w niej m. in. udział: członek KC PZPR **Adam Polak**, sekretarz KW PZPR **Ireneusz Szurka**, I sekretarz KP PZPR w Krośnie **Stanisław Chudzik**, sekretarz Prezydium WRN w Rzeszowie **Zdzisław Kielar**, prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło**, komendant WOSL w Dęblinie gen. bryg. pil. dr **Józef Kowalski**, przedstawiciele organizacji społecznych i młodzieżowych oraz członkowie i wychowankowie aeroklubu.

Komendant WOSL w Dęblinie gen. bryg. pil. dr **Józef Kowalski** w imieniu dowódcy Wojsk Lotniczych wręczył Aeroklubowi Podkarpackiemu na ręce prezesa doc. inż. **Henryka Górki** Medal Pamiątkowy DWL „Zasłużonemu dla lotnictwa" – za zasługi aeroklubu w rozwoju lotnictwa wojskowego Polski Ludowej. W imieniu Prezydium WRN w Rzeszowie sekretarz WRN wręczył aeroklubowi odznakę „Za zasługi dla Województwa Rzeszowskiego". Generał **Józef Kowalski** wręczył prezesowi aeroklubu doc. inż. **Henrykowi Górce** i kierownikowi aeroklubu **Zygmuntowi Richterowi** statuetki Ikara, w dowód uznania i zasług położonych nad szkoleniem nowych kadr lotników. Prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło** wręczył szereg odznaczeń zasłużonym działaczom i pracownikom aeroklubu w Krośnie.

Następnego dnia, 15 października br., delegacja aeroklubu oraz kursanci LPW wzięli udział w uroczystym spotkaniu z młodzieżą Szkoły Podstawowej im. Bohaterów Lotnictwa Polskiego w Ustianowej, złożono wieńce pod pomnikiem Lotników oraz przeprowadzono uroczysty Apel Poległych i zmarłych członków aeroklubu.

40-lecie Aeroklubu Podkarpackiego było podsumowaniem dorobku i osiągnięć w pracy dla dobra lotnictwa oraz mobilizacją do dalszych zadań dla dobra lotnictwa Polski Ludowej.

Zbigniew Szuber

20-LECIE CWL W LESZNIE WIELKOPOLSKIM

Centrum Wyszkolenia Lotniczego Aeroklubu PRL w Lesznie Wlkp. obchodziło 21 października br. dwudziestolecie swego istnienia. Z tej okazji odbył się w dniach 21—22 października zjazd wychowanków CWL oraz uroczysta akademia w Domu Kultury Kolejarza w Lesznie Wlkp. Wzięli w niej udział przedstawiciele władz miasta i powiatu, miejscowego społeczeństwa, kadra i wychowankowie CWL oraz młodzież. Obecny był prezes APRL gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło.

Referat o dwudziestoletnim dorobku CWL wygłosił jego komendant kmdr ppor. pil. Stanisław Kolasa. Serdeczne życzenia i gratulacje Centrum złożyli: prezes APRL — gen. Wł. Jagiełło, I sekretarz Komitetu Powiatowego PZPR w Lesznie — Jan Płócienniczak, przewodniczący Prezydium PRN w Lesznie — Tadeusz Dudziński oraz kierownik Centrum Lotniczego Aeroklubu NRD w Schoenhagen — Fritz Fliegauf. Liczne gratulacje nadeszły do CWL z kraju i z zagranicy.

Długoletni, zasłużeni pracownicy i działacze społeczni CWL otrzymali na akademii odznaczenia i dyplomy.

Brązowymi medalami „Za zasługi dla Obronności Kraju" odznaczeni zostali: **Genowefa Feld, Eugeniusz Czuczwara, Andrzej Majchrzak** i **Grzegorz Waśkowiak.**

Honorowymi odznakami „Za Zasługi w Rozwoju Województwa Poznańskiego", uchwałą Wojewódzkiej Rady Narodowej w Poznaniu, wyróżnieni zostali: **Adela Dankowska, Janusz Kowalewski, Kazimierz Mikołajczyk, Albin Plewa, Mieczysław Wilczak** i **Andrzej Majchrzak.**

Odznaki „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego" otrzymali: **Michał Adamczak, Józef Boniak, Kazimierz Foralewski, Albin Plewa, Mieczysław Wilczak** i **Józef Merecz.**

Honorowe odznaki sportowe „Dysk Olimpijski" WKKFiT w Poznaniu otrzymali: **Józef Boniak, Janusz Kolanowski, Stanisław Cieślik** i **Mieczysław Wilczak.**

Za długoletnią współpracę i pomoc udzielaną lotnictwu sportowemu na terenie Leszna, Zarząd Główny Aeroklubu PRL przyznał Dyplomy Uznania: I sekretarzowi Komitetu Powiatowego PZPR w Lesznie — **Janowi Płócienniczakowi,** przewodniczącemu Prezydium MRN w Lesznie — mgr. **Edmundowi Jankowskiemu,** dyrektorowi Leszczyńskiej Fabryki Pomp — inż. **Józefowi Werno,** prezesowi Powiatowego Związku Spółdzielni Samopomoc Chłopska — **Kazimierzowi Krawcowi** oraz Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Lesznie.

Dyplomy Uznania ZG APRL za 20 lat nienagannej pracy w lotnictwie sportowym otrzymali: **Ludwik Kurasiak, Janusz Michor, Mieczysław Wilczak, Józef Merecz** i **Grzegorz Waśkowiak.**

Dyplomy Uznania ZG APRL za 15 lat nienagannej pracy w lotnictwie sportowym otrzymali: **Genowefa Feld, Kazimierz Foralewski, Stanisław Fórmanowski** i **Leon Kuś.**

W imieniu odznaczonych podziękował za zaszczytne wyróżnienia przewodniczący Rady Zakładowej CWL — **Andrzej Majchrzak.** Wszyscy uczestnicy zjazdu koleżeńskiego i uroczystości 20-lecia otrzymali pamiątkowe upominki.

W części artystycznej akademii wystąpił chór międzyszkolny z Leszna Wlkp. pod kierownictwem ob. **Wiernawolskiej** oraz zespół rozrywkowy ZZK „Regenci" z Leszna. Wieczorem w Domu Kultury Kolejarza odbyło się spotkanie towarzyskie i zabawa lotnicza, które upłynęły w miłej atmosferze.

Z okazji 20-lecia CWL zorganizowano okolicznościowe wystawy: fotograficzną (w Centrum), filatelistyczną i modeli latających. **(jrk)**

Występy chóru międzyszkolnego z Leszna Wlkp. uświetniły uroczystość 20-lecia Centrum Wyszkolenia Lotniczego.

Kadr z filmu „Opętanie". Właśnie „Wilga" holuje „Pirata", w którym leci główny bohater — Karol.

„OPĘTANIE" NA GOCŁAWIU

Na zdjęciach prezentujemy migawki z realizacji filmu „Opętanie". Ppłk pil. Józef Grochowski udziela lotniczych wskazówek popularnemu aktorowi — Stanisławowi Mikulskiemu (na zdjęciu u góry). Poniżej z prawej: Przed przystąpieniem do następnego ujęcia filmowego — w hangarze krótka narada realizatorów i aktorów z konsultantem lotniczym. Poniżej — z lewej — operator filmu w akcji.

FILMOWCY upodobali sobie jakoś ostatnio lotnisko sportowe Aeroklubu Warszawskiego na Gocławiu. Może i dobrze, ponieważ wobec nieuchronnego faktu niedalekiej już likwidacji tego obiektu utrwalony zostanie przynajmniej na taśmie filmowej niezapomniany pejzaż zasłużonego stołecznego lotniska sportowego nad Wisłą, tak bardzo drogiego sportowcom lotniczym Warszawy.

Najpierw zjechała na Gocław ekipa realizatorów filmu „Opętanie", z jego reżyserem Stanisławem Lenartowiczem na czele. Nie myślcie jednak, Drodzy Czytelnicy, że będzie to film o tematyce lotniczej. Niestety — nic podobnego. Ma to być dramat psychologiczny o ludziach zawikłanych w trudne konflikty. Reżyser poszukuje więc w warszawskim krajobrazie realiów podbudowujących stany psychiczne ludzi. Znalazł je m. in. na warszawskim lotnisku, gdzie częściowo toczyć się będzie akcja filmu w kilku sekwencjach. Porusza się po nim m. in. główny bohater — Karol, którego rolę gra znany i niezwykle popularny „Kapitan Kloss" — Stanisław Mikulski i jego filmowa żona — Maria (Barbara Wrzesińska), a także Hanka (Alicja Jachiewicz) i równie popularny aktor — Zdzisław Maklakiewicz. Aeroklubowe szybowce i samoloty są więc m. in. tłem akcji filmu „Opętanie", realizowanego według scenariusza Andrzeja Szczypiorskiego. Operatorem filmu jest Jerzy Stawicki, a — podkreślmy — konsultantem jego sekwencji lotniczych ppłk pil. Józef Grochowski, którego widzimy na zdjęciach wśród aktorów i realizatorów.

Było więc tej jesieni na Gocławiu nieco opętania filmowego, ponieważ dla filmowców musiano w aeroklubie robić specjalną scenerię lotniczą. Nie za darmo, rzecz jasna, więc Aeroklub Warszawski i zarobił na tej filmowej wizycie.

Na Gocławiu rozgościli się również realizatorzy seryjnego filmu telewizyjnego (na razie realizuje się dwa jednogodzinne odcinki) o tymczasowym tytule „Po prostu lotnicy", według scenariusza naszego redakcyjnego kolegi Jerzego Pomianowskiego i Tadeusza Rejniaka, którego reżyserem jest znany nam dobrze z innych filmów lotniczych — Hubert Drapella. Konsultantem lotniczym tego filmu jest m. in. również ppłk pil. Józef Grochowski.

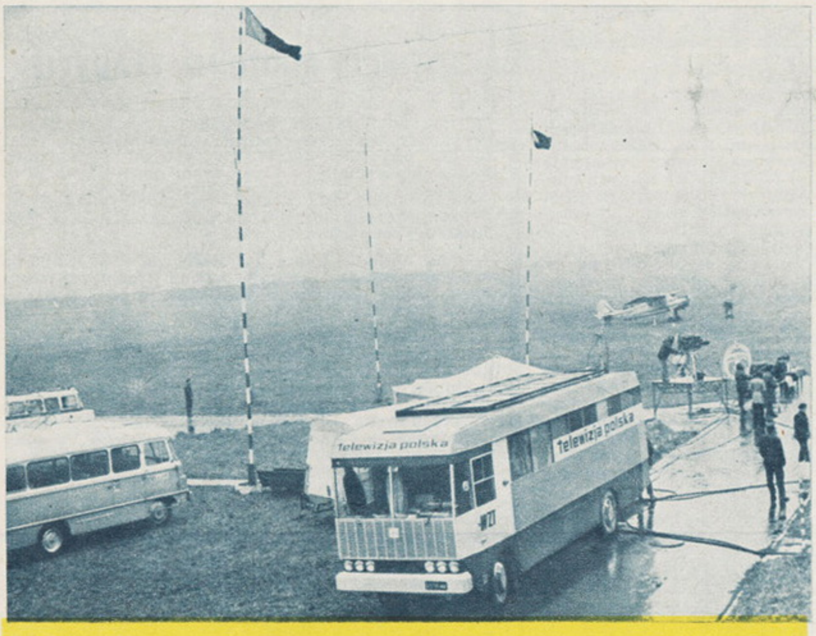
Na ten ostatni film, pierwszy polski lotniczy serial telewizyjny, czekamy ze szczególną niecierpliwością. Sądzimy, iż będzie dobry. Cieszy też, że zobaczymy na nim m. in. pejzaż warszawskiego lotniska nad Wisłą.

(kon)

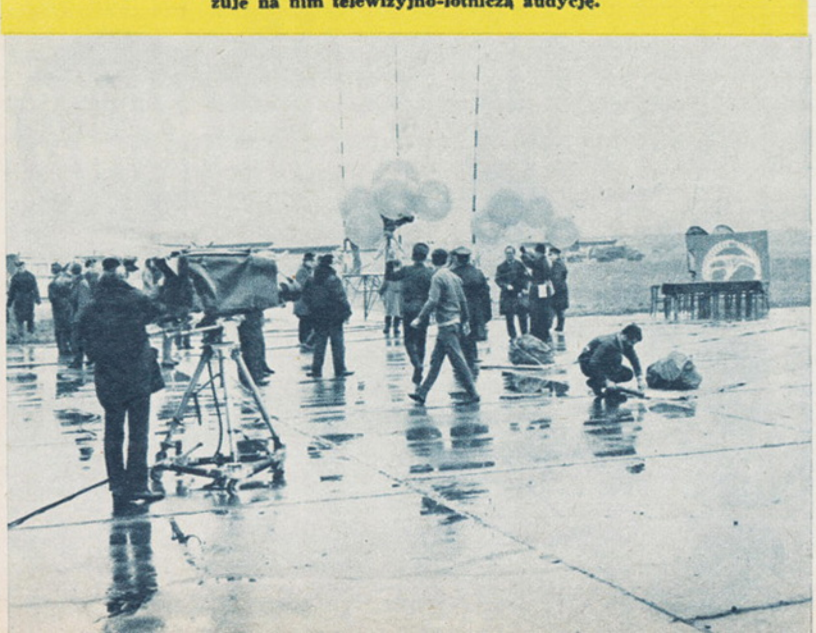
Zdjęcia: STANISŁAW JASKO

Mecz telewizyjny pomiędzy Aeroklubem Białostockim i Aeroklubem Pomorskim z Torunia toczył się na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego w trudnych warunkach atmosferycznych. Sprawił on organizatorom i realizatorom sporo kłopotów. Na zdjęciu — realizatorzy w akcji. Z prawej — jury meczu.

Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI



Nie pierwszy to już raz ekipa Telewizji Polskiej gości na lotnisku Gocław i realizuje na nim telewizyjno-lotniczą audycję.



MECZ AEROKLUBÓW W TELEWIZJI

TRADYCJI stało się zadość. Na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego, 20 października, rozegrano kolejny mecz między aeroklubami o puchar Telewizji Polskiej. Tym razem przed kamerami współuczestniczyły ze sobą drużyny Aeroklubu Białostockiego i Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu. Pogoda, niestety, była zła — pochmurno, deszcz, niski pułap i do tego zimno — poważnie utrudniały rozgrywanie konkurencji. Podziwialiśmy więc nie tylko hart i zacięcie sportowe reprezentantów aeroklubów, ale również ofiarną pracę realizatorów z TV — redaktorów, kamerzystów, całą ekipę techniczną — uparcie walczących z kaprysami aury, dzięki czemu ciekawy mecz zrealizowany na taśmie telerekordingu mogli telewidzowie w całym kraju oglądać dwa dni później w południe, w niedzielę (22 października) w magazynie sportowym.

Jest to bardzo popularny magazyn w TV, więc wszyscy sympatycy lotnictwa przyjęli imprezę z ogromnym zadowoleniem. Sądzimy też, że właśnie dzięki tej transmisji sport lotniczy zyskał w kraju nowe liczne rzesze sympatyków, szczególnie wśród młodzieży, która — mamy nadzieję — zainteresuje się bliżej pracą aeroklubów i zechce w przyszłości uprawiać sport lotniczy.

Mecz miał dobre tempo i rozgrywany był mniej więcej na wyrównanym poziomie, chociaż reprezentanci Aeroklubu Białostockiego już od drugiej konkurencji objęli prowadzenie i nie oddali go do końca zawodów, wygrywając zasłużenie z reprezentantami Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu w stosunku 10:5. Białostocczanie (przybyli na mecz z prezesem mgr. **Czesławem Łojką**) otrzymali w nagrodę nie tylko puchar TV, ale i 70 godzin resursu samolotowego od APRL, torunianie — 30 godzin tego resursu.

Konkurencje obejmowały: strącanie baloników, budowę latawca płaskiego, akrobacje modeli na uwięzi, lądowanie szybowców na celność, demontaż szybowców, układanie spadochronów, starty samolotów „Wilga" i inne. Niestety, ze względu na złe warunki atmosferyczne nie mogły się odbyć inne konkurencje, m. in. lot rajdowo-nawigacyjny na „Wilgach" i skoki spadochronowe na celność lądowania. Ale i tak emocji było dużo.

Oglądając mecz w TV mogliśmy się przekonać, nie po raz pierwszy zresztą, że niektórzy nasi czołowi sportowcy lotniczy, m. in. Pelagia Majewska, Zdzisław Dudzik i Jerzy Łobodda dobrze radzą sobie z mikrofonem, mają foniczne głosy i efektownie komentują rozgrywane konkurencje lotnicze. Miło to podkreślić tym bardziej, że przy okazji meczu telewidzowie mogli zobaczyć i usłyszeć właśnie niektóre znakomitości naszego sportu lotniczego. Dobra to propaganda lotnictwa. Prosimy więc TV i APRL o więcej meczów między aeroklubami na małym ekranie. Jeden mecz w roku — to stanowczo za mało!

A oto realizatorzy. Scenariusz meczu — **Hanna Kramarczuk** i **Jacek Szewczyk**; pierwsza była redaktorem odpowiedzialnym całości i prowadziła mecz z red. **W. Zielińskim**, a drugi — odpowiedzialnym z ramienia Aeroklubu PRL. Przewodniczącym komisji organizacyjnej meczu był ppłk pil. **Tadeusz Majewski**, a jego współorganizatorem z ramienia AW ppłk pil. **Józef Grochowski**. Jury meczu stanowili: redaktor naczelny „Skrzydlatej Polski" **Jerzy R. Konieczny** (przewodniczący), ppłk pil. **Tadeusz Majewski** i mgr **Waldemar Babuszewski** (PZL). Realizacja TV — **Jerzy Budny**, kierownictwo produkcji — **Barbara Musialik** i **Czesław Sieradzan**.

(jrk)

SKRZYDLATA POLSKA INFORMUJE Z ZADOWOLENIEM

Z prawdziwym zadowoleniem należy odnotować zapadłą niedawno decyzję o budowie w tej pięciolatce nowej hali produkcyjnej w bielskich Zakładach Szybowcowych „Delta". Hala ta umożliwi wzrost produkcji szybowców do 300 w skali rocznej.

Czekaliśmy wszyscy na tę decyzję. W sytuacji, kiedy przed zakładami w Bielsku – w wyniku m. in. zwycięstwa Polaków na polskim sprzęcie na mistrzostwach świata we Vrśac – zarysowały się ogromne możliwości rozwojowe, kiedy przedsiębiorstwo ma szanse wydatnego zwiększenia produkcji dla zagranicznych odbiorców, utrzymanie obecnego stanu w zakładach bielskich było niemożliwe. Zakład dusił się, brakło mu wprost powietrza.

Dla niewtajemniczonych – parę liczb. W minionym ćwierćwieczu wyprodukowano w Bielsku 2600 szybowców, w 40 wersjach konstrukcyjnych. Grubo ponad 1000 szybowców – wyeksportowano. Ciekawostkę może tu stanowić fakt, że np. w NRD lata już więcej polskich szybowców – produkowanych w Bielsku – niż w Polsce. Ponad 85 procent produkcji bielskich zakładów idzie na eksport. W toku zaawansowanych prac konstrukcyjnych znajduje się tu motoszybowiec, jak również – nowy szybowiec dwumiejscowy (konstrukcji inż. Władysława Okarmusa, twórcy „Foki" i „Cobry"). Na bieżąco – budowane są „Piraty" i w kooperacji z zakładami wrocławskimi „Cobry".

Decyzja rozbudowy zakładów w Bielsku wzmocni tempo dynamicznego rozwoju budownictwa najnowocześniejszego sprzętu szybowcowego, tej tak ważnej gałęzi polskiego przemysłu lotniczego. Odnotowując ten fakt, „Skrzydlata" nie może ukryć swego zadowolenia.

(z)

Nasi korespondenci piszą

CZĘSTOCHOWA

Z dalekiego Egiptu powrócił szef wyszkolenia Aeroklubu Częstochowskiego, Zbigniew Kulej, który przez trzy miesiące — od czerwca do września br. — uczestniczył wraz z grupą polskich pilotów w akcji zwalczania szkodników bawełny na plantacjach w delcie Nilu (rejon Scharkija). Zbigniew Kulej wraz z trzynastoma swymi kolegami opylił ponad 230 tys. feddanów plantacji bawełny, co odpowiada powierzchni około 60 tys. ha (1 feddan = 0,423 ha).

Doświadczeniami, spostrzeżeniami i wrażeniami z atrakcyjnej wyprawy Zb. Kulej dzieli się obecnie ze swymi aeroklubowymi kolegami. Ma o czym opowiadać, zwiedził bowiem dokładnie Egipt, a w drodze powrotnej wracał samolotem trasą przez Kretę, Grecję, Jugosławię i Czechosłowację.

x

W najbliższym czasie imponujących rozmiarów świetlica Aeroklubu Częstochowskiego zostanie wyposażona w nowe meble i nowoczesny telewizor. Będzie tu można prowadzić szkolenie przyszłych adeptów lotnictwa oraz przeprowadzać odprawy personelu i narady} zarządu. Warto dodać, że dzięki kierownikowi klubu A. Tajchmanowi udało się ostatnio uzyskać wielu nowych, zbiorowych członków wspierających Aeroklub Częstochowski.

W. MAJAK

Listy

INNY NAWIGATOR

Szanowny Panie Redaktorze!

Do zamieszczonej w 43 numerze „Skrzydlatej" z br. notatki, informującej o rozegranych w Łodzi Okręgowych Zawodach Samolotowych III ligi, wkradły się drobne nieścisłości, które pragnąłbym sprostować.

Otóż nawigatorem w zwycięskiej załodze Mistrzostw był nie Karol Beta lecz inż. JERZY GASZYŃSKI – pilot i społeczny instruktor szybowcowy AŁ. Natomiast Karol Beta, wraz ze swoim pilotem Czesławem Domke, zajęli dalsze miejsce.

Po drugie – zwycięzcy otrzymali puchar ufundowany przez ZARZĄD DZIELNICOWY ZMS ŁÓDŹ-WIDZEW, sprawujący patronat nad całością imprezy i fundujący szereg innych cennych upominków dla wszystkich załóg biorących udział w imprezie. PUCHAR „EXPRESSU ILUSTROWANEGO" otrzymali zdobywcy drugiego miejsca, załoga M. GAJDA i J. BEDNAREK.

Prostując te nieścisłości, przesyłam Panu Redaktorowi wyrazy szacunku.

Z lotniczym pozdrowieniem

Mgr. inż. WIESŁAW FISZER
Łódź

Co piszą?

„WIEŚCI"

Uczestnicząc w jubileuszowym zjeździe leśników z okazji 90-lecia Polskiego Towarzystwa Leśnego, znany pisarz Jalu Kurek rozpatrując problemy leśnictwa w ochronie naturalnego środowiska człowieka, w artykule pt. **„Komu rośnie drzewo?"** zamieszczonym w 13 numerze **„Wieści"** tak oto pisze w jednym z akapitów swego artykułu:

Skarżył się — podczas przerwy na wspomnianym zjeździe leśnik-pszczelarz z Warmii, że w czerwcu bieżącego roku samolot w służbie rolnictwa, lecąc nad ziemniakami zarażonymi stonką, w chwili kiedy zawracał nad zagony nie wyłączył oprysku nad kępą rozłożystych lip. Ten moment wystarczył, aby wytruły się całkowicie pszczoły-zbieraczki Wynikła stąd podwójna strata, bo nie tylko spadł tam do połowy zbiór miodu i wosku, ale i okoliczna wegetacja poniosła szkodę; przecież zapylanie roślin jest ważną usługą świadczoną rolnictwu przez pszczoły. Już Darwin pisał o ścisłym spleceniu siecią powikłanych stosunków roślin i zwierząt oddalonych od siebie w łańcuchu istot organicznych. Oto zagadnienie pierwszej klasy: ochrona środowiska. Ileż odwagi i rozwagi trzeba wykazać w tym zagadnieniu!

„DZIENNIK BAŁTYCKI

Teresa Chudek zamieściła w 243 n-rze **„Dziennika Bałtyckiego"** artykuł pt. **„Można wypożyczyć samolot...".** Czytamy w nim m. in.:

Sporo wątpliwości budzą wysokie stosunkowo ceny usług agrolotniczych. Tu konieczne jest przerwanie błędnego koła. Usługi są stosunkowo drogie dlatego, że świadczy się ich za mało. Po znacznym ich zwiększeniu zakładowi opłacałoby się je wykonywać nawet o wiele taniej. Na razie jednak samoloty pracują u nas w sezonie tylko po koło 200 godzin, podczas gdy w innych krajach — po około 600 godzin.

Próbą wyjścia z tej sytuacji jest wprowadzenie z przyszłym rokiem wypożyczania samolotów poszczególnym dużym przedsiębiorstwom rolnym. Opłaty roczne skalkulowano tak, że stanowić będą one wartość 200 godzin pracy maszyny, a wykorzystywać ją można w tym okresie w gospodarstwach bez ograniczeń, nawet po 600 godzin. **W woj. gdańskim zgłosiło się dotychczas 3 amatorów „własnych" samolotów, a w całym kraju — 15.** Niektórzy mają jeszcze trochę wątpliwości, liczą, kalkulują. Ale gdyby nie było ludzi odważnych, to czy w ogóle byłby możliwy postęp?

W lotniczej księgarni

Janusz Wojciechowski ● BUDOWA I PILOTAŻ RADIOMODELI, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1972, str. 130, cena 50 zł (jako załącznik — 6 planów radiomodeli).

W ostatnich dniach ukazała się na półkach księgarskich praca naszego kolegi redakcyjnego inż. Janusza Wojciechowskiego, pt. „Budowa i pilotaż radiomodeli". Książka ta jest kontynuacją i rozszerzeniem pracy wydanej w 1962 i 1963 (również nakładem WKiŁ) pod tytułem „Jak zbudować kierowany radiem model".

Autor w swej książce opisuje sposoby samodzielnej budowy kompletnych, prostych, jednokanałowych urządzeń do zdalnego sterowania modeli w ogóle oraz sześciu wybranych modeli. Ponadto zawiera omówienie zasad pilotowania wszelkich radiomodeli, od pilotażu podstawowego do akrobacyjnego.

Liczne rysunki perspektywiczne oraz plany podane w skali 1:1 ułatwiają budowę opisanych urządzeń i modeli.

Praca przeznaczona jest dla radioamatorów oraz modelarzy lotniczych, okrętowych i samochodowych. Może też być przydatna dla nauczycieli oraz instruktorów zajęć politechnicznych.

TRANSPORT LOTNICZY

▲ W dniach 16—20 października br., w Kottbus (NRD), odbyło się **20 posiedzenie Sekcji Transportu Lotniczego** Stałej Komisji Transportowej RWPG. Rozpatrzone zostało sprawozdanie z działalności Sekcji za okres 10 lat oraz przyjęte wnioski zmierzające do dalszego podnoszenia efektywności pracy Sekcji. Uzgodniono również i przekazano do zatwierdzenia Komisji Transportowej opracowane przez zespół ekspertów propozycje dotyczące ulepszania form współpracy krajów RWPG w dziedzinie eksploatacji i działalności handlowej transportu lotniczego. Sekcja rozpatrzyła także szereg zagadnień technicznych, m. in. sprawę wprowadzenia automatycznego systemu kierowania ruchem lotniczym.

Z okazji 10-lecia istnienia Sekcji zasłużonym w pracy dla RWPG członkom delegacji i pracownikom Sekretariatu wręczone zostały dyplomy uznania.

W posiedzeniu Sekcji uczestniczyły delegacje wszystkich krajów członkowskich oraz przedstawiciele lotnictwa cywilnego Jugosławii. Delegacji polskiej przewodniczył **wicemin. Jan Raczkowski.**

▲ Powołana przez Centralny Zarząd Lotnictwa Cywilnego komisja, złożona z przedstawicieli CZLC, LOTU, i ZRLiLK, dokonała **szczegółowych oględzin stanu urządzeń obsługi przewozowej w portach prowincjonalnych** w świetle przewidywanego dalszego wzrostu przewozów krajowych. Oprócz zasadniczego braku, jakim są zbyt ciasne pomieszczenia przeznaczone dla pasażerów oraz wydawanie bagażu na otwartej przestrzeni, stwierdzono szereg mankamentów w zakresie informacji (brak tablic z rozkładem lotów oraz zegarów), niedostateczną troskę o estetyczny wygląd pomieszczeń, zbyt wąski zakres usług bufetowych i wysokie ceny potraw, brak w niektórych portach kiosków gazetowych i automatów telefonicznych itp. Komisja zwróciła również uwagę na zbyt częste i późno ogłaszane zmiany w rozkładzie lotów krajowych oraz na trudności, z jakimi spotyka się pasażer przy rezerwacji miejsc poza portem odlotu, wynikające z niedostatecznej sieci łączności między biurami sprzedaży biletów. Stwierdzone braki będą usuwane.

J. Os.

LOTNICZE RODZINNE TRADYCJE

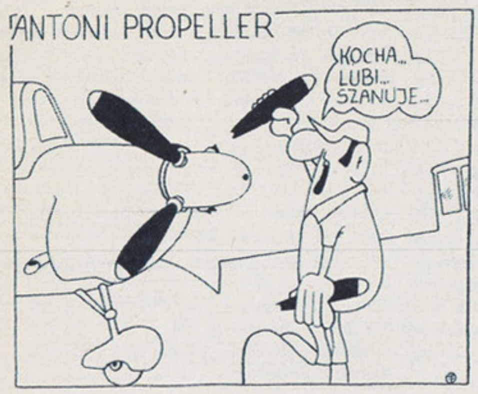
Z przyjemnością odnotowujemy zawsze w „Skrzydlatej" wszelkie przejawy kontynuowania przez młode pokolenie lotniczych tradycji w rodzinie. I tym razem mamy z tego terenu nowe wieści.

Na ostatniej październikowej sesji wyjazdowej Państwowej Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej MK egzaminy na licencje zdawali:

— na licencję pilota szybowcowego — 18-letnia uczennica 4 klasy liceum w Mielcu, **Izabella Wasil** — córka pilota doświadczalnego WSK w Mielcu **Stanisława Wasila;**

— na licencję skoczka spadochronowego — 18-letnia uczennica 4 klasy liceum w Kielcach, **Krystyna Larek** — córka instruktora spadochronowego w Aeroklubie Kieleckim **Stanisława Larka** oraz 18-letnia uczennica 4 klasy liceum we Wrocławiu, **Jolanta Zwierzchowska** — siostra naszej znakomitej spadochroniarki z Aeroklubu Wrocławskiego **Janiny Zwierzchowskiej.**

Gratulujemy. (y)



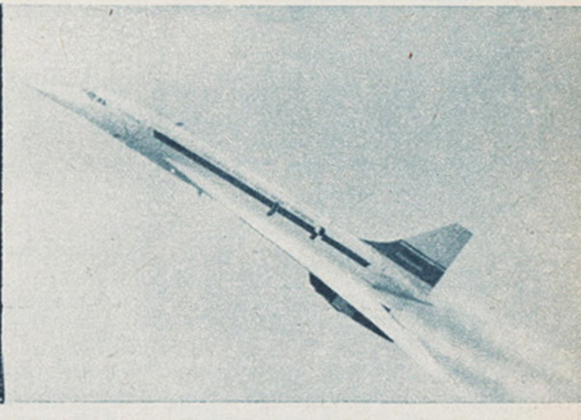
KLAPS

„Nad nami latają śmigłowce. Co chwila zagłuszają nasze słowa. Od czasu do czasu podnosimy głowy do góry, rozmowa milknie..."

Zdjęcie: J. Tobolski

Mgr inż. ANDRZEJ KARDYMOWICZ
Korespondencja własna z W. Brytanii

FARNBOROUGH 1972



Naddźwiękowy samolot pasażerski „Concorde" w przelocie z małą prędkością.

WYSTAWA i pokazy w Farnborough od wielu lat znane były jako przegląd osiągnięć przemysłu lotniczego W. Brytanii. Tegoroczna 28 wystawa (4—10.IX.1972) otrzymała nazwę „Farnborough-Europe 72", gdyż była pierwszą, w której wzięły udział nie-brytyjskie firmy lotnicze i która stanowiła przegląd techniki lotniczej krajów Europy Zachodniej.

Na wstępie kilka słów o charakterze wystawy. Obejmuje ona samoloty i śmigłowce (na lotnisku), sprzęt pomocniczy — typu ciągników, wozów pożarniczych, urządzeń lotniskowych, aparatury radiolokacyjnej (na wolnym powietrzu) oraz znaczną liczbę (ponad 220) stoisk różnych firm (w hali wystawowej). Większość samolotów nie tylko stoi, ale i lata, a program pokazu jest tak ułożony, by każdy z nich mógł zademonstrować swoje najbardziej interesujące cechy pilotażowe czy osiągi.

Nietrudno wyobrazić sobie ogrom wystawy, obejmującej wszystkie dziedziny techniki lotniczej. Opisanie (zresztą, podobnie jak i szczegółowe zwiedzenie) całości nie jest ani możliwe, ani celowe, dlatego artykuł dotyczy samolotów i śmigłowców — jako ostatecznego produktu całego przemysłu lotniczego i zarazem syntezy osiągnięć techniki w tej dziedzinie.

Samoloty i śmigłowce były dostępne dla zwiedzających przed pokazami w locie. W tym czasie można było przy każdym z nich spotkać przedstawiciela firmy, który udzielał informacji na temat eksponatu.

W trakcie udzielania niżej podpisanemu informacji o samolocie FALCON francuskiej firmy Marcel Dassault, jej przedstawiciel p. Nikolsky dowiedziawszy się, że ma przed sobą Polaka — po zakończeniu rozmowy na tematy techniczne, oświadczył, że tegoroczne zwycięstwo polskich szybowników w Jugosławii napełniło go podziwem. Wyraża on uznanie dla polskiej ekipy i na ręce pierwszego Polaka, którego od tego czasu spotkał, pragnie przekazać gratulacje i życzenia dalszych sukcesów dla zwycięskich szybowników. P. Nikolsky dodał też, że zna polskie czasopismo lotnicze „Skrzydlata Polska".

8—14 miejscowy samolot FALCON-20 o ciężarze max. 13 000 kg i prędkości przelotowej max. — 862 km/h na wysokości 7 600 m jest samolotem pasażerskim — dyspozycyjnym. Jego typowy ładunek, to 8 pasażerów i ok. 700 kg bagażu. Zasięg wynosi wtedy do 3 500 km (wesja D, E i F). Może też być używany na krótszych trasach, wtedy liczba miejsc pasażerskich zwiększa się do 14. Ważnym zastosowaniem samolotu jest szkolenie pilotów linii lotniczych; układ samolotu i własności lotne przypominają samoloty pasażerskie, a cena jest odpowiednio niższa.

Podobnymi — pod względem przeznaczenia samolotami były: Scottish Aviation JETSTREAM, Hawker-Siddeley HS-125 oraz VFW-Fokker 614.

JETSTREAM jest samolotem turbośmigłowym. Przy rozpiętości 15,8 m jego ciężar w locie wynosi 5 670 kg, zaś dwa silniki Turbomeca ASTAZOU po 996 KM zapewniają prędkość 458 km/h na wysokości 3 660 m.

HS. 125—600 o rozpiętości 14,3 m i ciężarze w locie 11 340 kg napędzany jest przez dwa odrzutowe silniki „Viper-601" o ciągu 1 700 kG każdy i osiąga prędkość przelotową max. — 834 km/h na wysokości 8 230 m, zaś ekonomiczna prędkość samolotu wynosi 747 km/h na wysokości 12 500 m.

Odrzutowy VFW-Fokker 614 jest większy od wszystkich wymienionych poprzednio samolotów, gdyż zabiera 42 pasażerów, zaś jego ciężar w locie wynosi do 18 600 kg. Samolot wyróżnia się oryginalnym układem, gdyż silniki odrzutowe (Rolls Royce) Snecma M-45 H o ciągu 3 400 kG każdy umieszczone są na wysięgnikach nad skrzydłami. Taki układ daje bardzo czysty aerodynamicznie płat, a przy tym zapewnia dobrą izolację dźwiękową kadłuba. Samolot osiąga prędkość przelotową 735 km/h na wysokości 6 400 m, zaś jego zasięg wynosi do 1 600 km. VFW-614 znajduje się jeszcze w stadium prób, toteż egzemplarz, który przyleciał do Farnborough, był wyposażony w zestaw aparatury pomiarowej. Decyzje co do podjęcia produkcji tego samolotu będą zależały od potwierdzenia zamówień przez firmy, które złożyły je uprzednio.

VFW 614 był najnowszym z samolotów komunikacyjnych w Farnborough — zaś największym, zresztą niedawno wprowadzonym do produkcji — był Lockheed-1011 TRISTAR (zwany też „Ten-Eleven" czyli „Dziesięć-Jedenaście"). Rozpiętość skrzydeł wynosi 47,3 m, powierzchnia nośna — 320 m², zaś udźwig max. — 38 200 kg. Przy tym udźwigu zasięg wynosi 4 630 km, zaś przy udźwigu 18 145 kg (z pełnym zapasem paliwa, wynoszącym 88 200 l) — 7 190 km. Napęd samolotu stanowią trzy silniki (stąd „TriStar") Rolls-Royce RB-211 znane m. in. z tego, że wysokie koszty prac związanych z ich opracowaniem doprowadziły firmę do trudności finansowych. Silniki odznaczają się niezwykle cichą pracą, nieznacznym dymieniem, niskim zużyciem paliwa oraz pewnymi ułatwieniami obsługowymi. Właśnie przyjęcie tak wysokich wymagań technicznych stało się przyczyną znacznego wzrostu kosztów.

Dla obserwatora, stojącego w pobliżu pasa startowego, odgłosy pracy silników L-1011 są zaskoczeniem. Olbrzymie wymiary samolotu i świadomość, że każdy z jego trzech silników rozwija ciąg startowy ok. 19 000 kG — każą przypuszczać, że efekty akustyczne startu będą odpowiednio duże. Tymczasem samolot toczy się po pasie, ale silniki pracują nadal jakby nie na pełnym gazie, wreszcie — podnosi nos i rozpoczyna bardzo strome wznoszenie, a hałas ciągle niewielki. Zaskoczenie jest z gatunku przyjemnych, a zawdzięczać je należy temu, że silniki są turbowentylatorowe, przy czym ponad 70% ciągu wytwarza wentylator, zaś pozostałe procenty — uspokojony strumień gazów z przepływu gorącego (przy czym strumień ten jest wolniejszy, niż w dotychczasowych silnikach odrzutowych). W rezultacie obszar terenu wokół lotniska, na którym występuje uciążliwy poziom hałasu, jest przy starcie L-1011 kilkudziesięciokrotnie mniejszy, niż dla przeciętnego współczesnego odrzutowego samolotu pasażerskiego.

Wypada też wspomnieć o najszybszym z samolotów komunikacyjnych CONCORDE-002, jak Brytyjczycy nazywają „swój" prototyp tego samolotu. CONCORDE brał udział tylko w pokazach w locie, przylatując nad lotnisko i wykonując nad nim szereg głębokich zakrętów i ósemek, nie lądował jednak w Farnborough. Pokaz stanowił dowód wysokich zdolności manewrowych przy małych prędkościach (podobnych, jak właściwości radzieckiego Tu-144, zademonstrowane podczas pobytu tego samolotu w Warszawie), o które przecież trudno na pierwszy rzut oka posądzać samoloty o tak niekonwencjonalnym układzie, budowane przecież głównie do latania szybko i wysoko.

Jakie by jednak nie były własności manewrowe — latanie „nisko i powoli" oraz ciasne zakręty świadczą też o opanowaniu techniki pilotażu przez załogę oraz o dopracowaniu samolotu, którego aerodynamika mogłaby przy takich okazjach zgotować niemało niespodzianek.

Pewnym mankamentem silników CONCORDE zresztą komentowanym przez spikera pokazów jako objaw, który będzie usunięty w najbliższej przyszłości — było wyraźne dymienie. Dymienie to miało tylko taką zaletę, że... demonstrowało przepływ za płatem wyraźnie pokazując kształt wiru podkowiastego, intensywnego ze względu na małe obciążenie rozpiętości skrzydeł.

Pokazy w locie samolotów komunikacyjnych były o tyle interesujące, że bardzo rzadko widzi się te samoloty wykonujące niskie zakręty tuż przed lądowaniem lub zaraz po starcie. Natomiast na pokazach było to niemal regułą, a głębokimi zakrętami popisywał się CONCORDE, robił je L-1011, BAC 1-11 („One-Eleven", czyli „Jeden-Jedenaście"), podobnie jak przylatujący na występy TRIDENT-3.

Oczywiście samoloty dyspozycyjne typu FALCON czy HS. 125 także demonstrowały niemal akrobację, jednak najsilniejszych wrażeń dostarczały manewry dużych i z założenia „spokojnych" samolotów.

Wśród tych ostatnich wyróżniał się Fokker F-28 FELLOWSHIP; jego pokazy odbywały się przy bardzo małej prędkości, zakręty były gładkie i mocno zaciągnięte, a przekładanie z jednego zakrętu w przeciwny — szybkie i precyzyjne.

Wyjątkowo dobre właściwości F-28 na małych prędkościach były także komentowane przez spikera pokazów, zaś ładna sylwetka i oryginalne malowanie potęgowały efekt. Sześciokąty na stateczniku pionowym były różnokolorowe — podobnie jak sześciokątne serwetki umocowane na zagłówkach foteli pasażerskich, sprawiające, że kabina wygląda barwnie i wesoło.

Hawker Siddeley HS-748 był pokazany w wersji transportowej, z bardzo szerokim lukiem ładunkowym. W czasie pokazów wykonywał loty z otwartym lukiem, w którym stało 2 członków załogi samolotu. Także pokaz tego samolotu upewniał widzów, że współczesne samoloty pasażerskie są stateczne i sterowne przy małych prędkościach, a dobry pilot potrafi te właściwości odpowiednio wykorzystać.

Większe pole do popisu w tej dziedzinie dawały pilotom samoloty lekkie.

Ciekawymi samolotami tej klasy były: BN-2 ISLANDER, BN-2 Mk. III TRISLANDER i DEFENDER — wytwórni Britten-Norman. Protoplastą tej rodziny był BN-2 ISLANDER, dwusilnikowy (2 x 300 KM), o ciężarze w locie 2 850 kg, i osiągający prędkość przelotową 274 km/h. W wersji pasażerskiej — sześciomiejscowy, posiada też odmianę wojskową uzbrojoną w 4 k. masz. oraz strzelające w poprzek kierunku lotu: wyrzutnie rakiet (lub inne rodzaje broni) — nazwaną DEFENDER („Obrońca").

Najciekawszym z tych samolotów był niewątpliwie BN-2 Mk. III TRISLANDER, który powstał z ISLANDER-a przez dodanie trzeciego silnika (wszystkie silniki — po 260 KM). Miejsce dla tego silnika wybrano jednak w sposób raczej niekonwencjonalny... gdyż prawie na szczycie usterzenia pionowego. Ciężar startowy wzrósł przy tym do 4 240 kg, samolot osiąga 290 km/h i ma zasięg do 1 130 km.

Zarówno ISLANDER, jak TRISLANDER demonstrowały bardzo krótkie starty i lądowania (chyba żaden z samolotów nie latał na pokazach z pełnym obciążeniem), strome wznoszenia po starcie i ślizgi przy lądowaniu.

Dzięki dużej mocy silników, wpływowi strumienia zaśmigłowego na skrzydła (a w TRISLANDER-ze — także na usterzenie) samoloty demonstrowały efektowne loty przy bardzo małych prędkościach.

Do podobnej klasy wypada zaliczyć także samoloty: Dornier Do-28, DHC TWIN OTTER, -22 NOMAD oraz Short SKYVAN.

CIĄG DALSZY NA STR. 8

CIĄG DALSZY ZE STR. 7

Dornier Do-28 SKYSERVANT (rozpiętość — 15,5 m, ciężar w locie — do 3 650 kg, prędkość przelotowa max. 286 km/h, silniki Lycoming 2×380 KM) o niekonwencjonalnym (przynajmniej w tym czasie, gdy został zbudowany) umieszczeniu silników, wyposażony w stałe skrzela i skuteczne klapy, demonstrował swoje — zresztą dobrze znane — właściwości krótkiego startu i lądowania.

TWIN OTTER (rozpiętość — 19,8 m, ciężar w locie — do 5 670 kg, prędkość przelotowa max. — 338 km/h) napędzany silnikami turbinowymi o mocy 2×652 KM, obok cech właściwych wszystkim „furgonetkom" posiada śmigła przestawialne na ujemny ciąg, co pozwala nie tylko skutecznie hamować na śliskich (np. oblodzonych) pasach startowych, ale także sprawnie manewrować podczas kołowania, gdyż samolot może cofać się lub obracać dosłownie w miejscu.

Popisowym manewrem wykonywanym codziennie podczas pokazów — i codziennie cieszącym się aplauzem widzów — było krótkie lądowanie, cofanie się po pasie, obrót o 90° — frontem do publiczności, następnie zahamowanie kół i dzięki odwróceniu ciągu śmigieł — podniesienie przedniego koła aż do oparcia tylnej części kadłuba (pałąka ochronnego) o beton. Następnie samolot miękko opuszczał przednie koło, ustawiał się wzdłuż pasa startowego — i po chwili był w powietrzu.

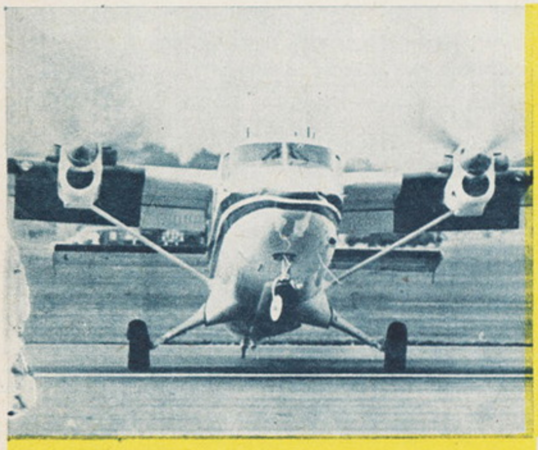
Cofanie się po pasie demonstrował także Short SKYVAN, który po bardzo krótkim lądowaniu (oczywiście — z wykorzystaniem odwrócenia ciągu śmigieł) — wyładowywał wojskowy samochód terenowy z obsadą, cofał się o 100 m, a następnie, z owych 100 m — startował.

Akcenty wojskowe nie zaczynały się zresztą ani nie kończyły na pokazach SKYVAN-a. Samolotów wojskowych było dość dużo, najstarszym chyba z nich był Hawker-Siddeley HUNTER, który był jednocześnie — jak się wydaje — najgłośniejszym samolotem pokazów. Liczy on sobie ok. 20 lat (!), ale ciągle znajduje się na uzbrojeniu niektórych państw. Do chwili obecnej wyprodukowano ok. 2 000 tych samolotów.

Pionowzlot „Harrier".

Wszystkie zdjęcia: A. Kardymowicz

FARNBOROUGH 1972



„Twin Otter" w cyrkowym pokazie.

Wyżej: Ląduje „Jaguar". Niżej: Ląduje „Viggen".

Samoloty: SAAB-105 (z lewej) i SAAB-MFI-17 (lekki szturmowy).

Nieco młodszym, a przy tym największym samolotem wojskowym pokazów był NIMROD — wojskowa wersja poczciwego „Cometa-4". Jego przeznaczenie obejmuje zarówno wykrywanie jak i zwalczanie okrętów podwodnych. Kadłub został rozbudowany w dół — sylwetka jednak ciągle przypomina „Cometa".

Nowoczesne samoloty wojskowe, to szwedzki SAAB-37 VIGGEN i francusko-brytyjski JAGUAR. VIGGEN jest w chwili obecnej uważany za jeden z najlepszych myśliwców świata. Samolot ma niezwykle ciekawą aerodynamikę i bardzo bogate wyposażenie elektroniczne. Jego dokładny opis publikowała niedawno „Skrzydlata Polska". Układ VIGGEN-a pozwala na osiąganie stosunkowo wysokich współczynników siły nośnej przy lądowaniu, zresztą na dosyć dużym kącie natarcia. VIGGEN także był samolotem bardzo głośnym, gdyż startował, wznosił się i wykonywał ciasne zakręty na niewielkiej wysokości z włączonym dopalaczem. Zarówno start dzięki znacznemu ciągowi silnika, jak i lądowanie z odwracaniem ciągu, ma ten samolot bardzo krótkie, zaś czas osiągnięcia 10 000 m łącznie ze startem nie przekracza 2 min.

JAGUAR — zbudowany przez Francję wspólnie z brytyjskim BAC — jest samolotem podobnego przeznaczenia, choć różni się zarówno układem konstrukcyjnym, jak i aerodynamiką.

Bardzo efektowne były pokazy samolotu Hawker Siddeley HARRIER z silnikiem Rolls-Royce „Pegasus", wposażonym w urządzenia do zmiany kierunku ciągu (odchylania w dół). Udział brały trzy HARRIER-y, zaś pokaz wyglądał tak, że pierwszy z samolotów odrywał się bez żadnego rozbiegu i wznosił pionowo (wisząc przez cały czas w takim położeniu, w jakim stał na ziemi), drugi startował z rozbiegiem 100—200 m, po którym odchylał ciąg w dół i (wznosząc tumany kurzu) odrywał się, jakby nagle utracił ciężar. W chwili, gdy drugi zawracał nad lotnisko — startował trzeci, i podobnie jak pierwszy wisiał nieruchomo nad pasem, a następnie demonstrował zwroty w miejscu. Oba samoloty zawisały naprzeciw siebie, zbliżały się lub oddalały cofając, aż wreszcie kolejno podnosiły nos o kilkanaście stopni i nabierały prędkości z jednoczesnym stromym wznoszeniem lub rozpędzały się poziomo, jakby po niewidzialnym pasie startowym. Wrażenia były jedyne w swoim rodzaju, gdyż zarówno sylwetka samolotu, jak odgłosy pracy silnika (dość intensywne) nie pasują do tego sposobu latania — oczywiście w fazie zawisu.

Samoloty szkolno-treningowe, używane jako typ przejściowy między samolotem szkolnym a bojowym wypada zaliczyć także do samolotów wojskowych, gdyż niemal każdy z nich ma wersję uzbrojoną, przy czym wersja ta służy nie tylko do nauki strzelania, ale jest z reguły lekkim samolotem bezpośredniego wsparcia. Takimi samolotami były m. in. szwedzkie SAAB-105 i brytyjskie JET PROVOST.

SAAB-105 jest uważany za samolot — w pewnym sensie — wielozadaniowy, gdyż może być użyty w wersji treningowej, szturmowej, rozpoznawczej lub łącznikowej. W wersjach szturmowych możliwe są różne kombinacje uzbrojenia. Na 6 zaczepach pod skrzydłami mogą być podwieszone bomby, pociski rakietowe sterowane lub wyrzutnie rakiet niesterowanych albo też działka — kalibru nawet 30 mm. Wersja łącznikowa samolotu jest wyposażona w 4 fotele pasażerskie, z możliwością użycia spadochronów, przy czym zamiana 2 foteli wyrzucanych na 4 zwykłe może odbyć się w czasie poniżej 1 godziny. Wersja łącznikowa z podwieszonymi zbiornikami, może osiągnąć zasięg do 2 530 km, z rezerwą paliwa na 20 min.

SAAB-105 demonstrował w Farnborough efektowną akrobację, lot z prędkością maksymalną i przelot nad pasem na wysokości ok. 100 m z otwartymi klapami i podwoziem, chowanie podwozia, po czym robił zakręt i lądował.

W drugim dniu pokazów, po ukończeniu zwykłego programu, samolot podszedł do lądowania i nie wypuściwszy podwozia — miękko wylądował „na brzuchu" — na pasie startowym, tuż przed publicznością. Gdy tylko samolot zaczął ślizgać się po pasie (zresztą nie uszkadzając się przy tym w sposób widoczny), natychmiast ruszyły w pogoń za nim samochody straży pożarnej, karetki pogotowia oraz wozy techniczne — prawdopodobnie dla udzielenia pomocy w razie trudności z wydostaniem się pilota z kabiny Natychmiast po zatrzymaniu się samolotu, spód kadłuba — miejsce które tarło o beton — zostało obficie spryskane środkami gaśniczymi — choć samolot wcale nie odniósł żadnych obrażeń, a całe zdarzenie było komentowane jako doskonała reklama bezpieczeństwa samolotu. Tempo, w jakim wkroczyły do akcji wszystkie pojazdy ratownicze, było imponujące. Samolot został w ciągu krótkiego czasu podniesiony dźwigiem i odholowany (z wysuniętym podwoziem) w stronę hangaru, zaś na pasie pojawiły się samochody „odkurzacze" — zamiatające pas i wciągające wszystkie drobne części metalowe, jakie mogły

locie 4 000 kg jest wyposażony w 2 silniki Rolls-Royce BS-360 o mocy max. 900 KM każdy, napędzające poprzez przekładnię o uzębieniu Nowikowa 4-łopatowy wirnik półsztywny, którego cała głowica jest wykonana z tytanu. Zastosowanie kół zębatych o uzębieniu wynalezionym przez radzieckiego inżyniera Nowikowa pozwoliło znacznie zmniejszyć wymiary kół zębatych przekładni, a także uzyskać pełne przełożenie przy pomocy jednej tylko pary kół zębatych. Przy uzębieniu konwencjonalnym byłoby to nie do zrobienia.

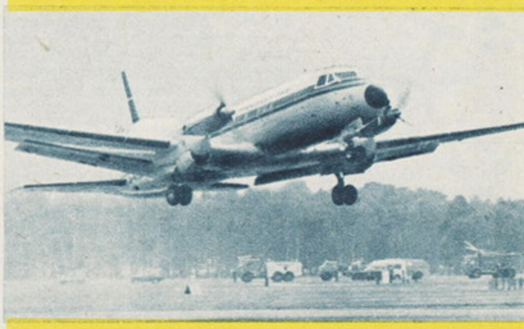
Śmigłowiec uzyskał dotąd 2 rekordy świata, m. in. osiągnął prędkość — 321,7 km/h (przelotowa — 282 km/h). Jego udźwig wynosi 1 500 kg (lub 10 żołnierzy). Wersja morska jest składana do wymiarów: długość — 10,6, szerokość — 2,94 m, wysokość — 3,2 m. Ponadto wirnik jest przestawialny na ujemny skok, co w połączeniu ze specjalnie opracowanym podwoziem pozwala bezpiecznie lądować na pokładzie statku i przycisnąć się do pokładu dla zabezpieczenia przed zdmuchnięciem przez wiatr. Warto dodać, że konstruktorem tego śmigłowca jest Polak, inż. Tadeusz Ciastuła.

PUMA o ciężarze 6 700 kg jest wyposażona w silniki Turbomeca „Turmo-IVb" o mocy startowej 2×1 328 KM. Zabiera do 20 żołnierzy, gdyż — podobnie jak LYNX — jest śmigłowcem wojskowym.

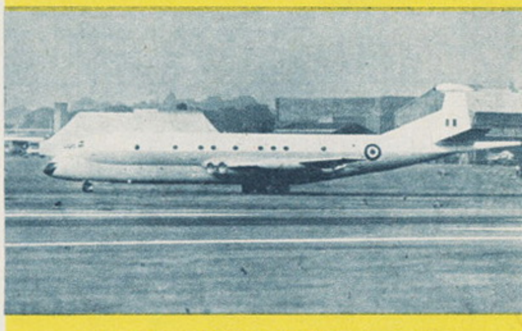
Natomiast GAZELLE jest śmigłowcem lekkim o przeznaczeniu zarówno wojskowym, jak i cywilnym (wersja dyspozycyjna — pięcioosobowa). Wyposażony jest w jeden silnik „Astazou-III", osiąga prędkość przelotową — 250 km/h i zasięg (z 4 pasażerami) — 650 km.

Największym śmigłowcem w Farnborough był Westland-Sikorsky SEA KING o ciężarze 9 000 kg, przeznaczony do zwalczania okrętów podwodnych oraz operacji ratowniczych. Specjalna wersja ratownicza została zakupiona przez szereg krajów morskich. Operacje ratownicze mogą być wykonywane niezależnie od pogody; śmigłowiec zabierający 22 pasażerów może, w razie po-

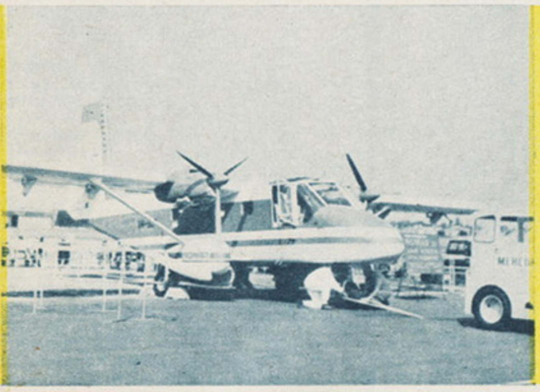
Samolot pasażersko-dyspozycyjny HS.125-600.



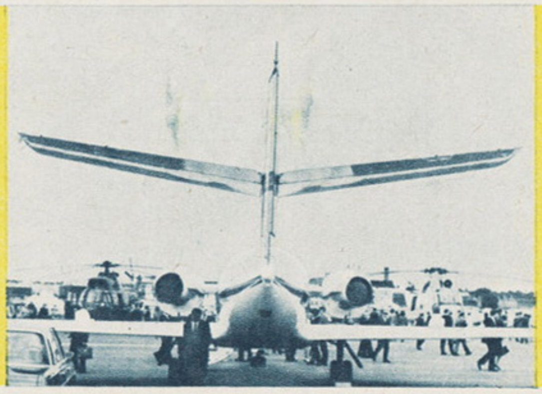
Samolot transportowy HS-748.



Samolot patrolowy HS-801 „Nimrod".



Samolot wielozadaniowy N-22 „Nomad" (Australia).



Samolot pasażersko-dyspozycyjny „Falcon-20".

Samolot pasażerski F-28 „Fellowship".

zostać na betonie i zagrozić oponom następnych samolotów.

Za najbardziej prawdopodobną przyczynę wydarzenia uznano powszechnie... zapomnienie pilota, przy czym oświetlenie tablicy przyrządów przez słońce świecące niemal wzdłuż osi pasa mogło utrudnić zauważenie czerwonych żarówek na tablicy pokładowej.

Następnego dnia pokazy odbywały się jak zwykle i brał w nich udział następny SAAB-105 który przyleciał ze Szwecji.

Interesującym punktem programu były pokazy śmigłowców. Brały w nich udział: zachodnioniemiecki BO-105 oraz francusko-brytyjskie GAZELLE, LYNX i PUMA, ponadto brytyjski SEA KING.

BO-105 jest dwusilnikowym (2 silniki turbinowe Allison 250-C20 o mocy 400 KM każdy) śmigłowcem uniwersalnym, mogącym zabrać 5—6 pasażerów. Dzięki wyposażeniu w wirnik półsztywny odznacza się on świetną sterownością, demonstruje zakręty z przechylaniem do 90° oraz szybkie zmiany pochylenia i przechylenia. Poza pokazem pilot BO-105 zademonstrował jeszcze efektowne stanie na jednej płozie (wirnik główny zbliżył się na odległość 0,7—0,5 m od powierzchni lotniska), przy czym śmigłowiec utrzymał się tak przez co najmniej kilkanaście sekund, mimo że wiatr — wprawdzie niezbyt silny, był porywisty.

Jednak najbardziej efektowne były ewolucje śmigłowca Westland Aerospatiale LYNX, który wykonywał beczki. Ten śmigłowiec o ciężarze w

trzeby, lądować na powierzchni wody. Maksymalny promień działania wynosi w tej wersji — 478 km.

Zarówno PUMA, jak GAZELLE czy SEA KING wykonywały efektowne ewolucje klasycznego pokazu śmigłowcowego: zawis, głębokie zakręty, lot do tyłu, strome wznoszenie i przelot z maksymalną prędkością — jednak najbardziej wpadającym w pamięć fragmentem pokazów były beczki, wykonywane przez LYNX-a.

Pokazy w Farnborough kończyły się każdego dnia występem brytyjskiego zespołu „Red Arrows" (Czerwone Strzały), demonstrującego akrobację na samolotach odrzutowych Folland GNAT. Program obejmował figury wykonywane całym zespołem, przy czym samoloty bardzo precyzyjnie utrzymywały swoje miejsca w szyku, szyk zresztą zmieniał się często, a jednym z nowych układów była sylwetka „Concorde". Popisowym punktem bywały jednoczesne przeloty, na niewielkiej wysokości nad pasem, dwóch lub więcej samolotów, nadlatujących z różnych kierunków. Efektownie wyglądały figury, w których samoloty — wypuszczając kolorowy dym — rozchodziły się wachlarzowato po niebie albo rysowały na nim wstęgę znaczącą kolejne figury. Zarówno układ całości, jak i precyzja poszczególnych ewolucji, zasługują na uznanie, zaś sam pokaz był efektownym akcentem końcowym Farnborough-Europe 72.

Mgr inż. ANDRZEJ KARDYMOWICZ

Śmigłowiec „Sea King".

Samolot pasażerski L-1011 „TriStar".

NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE

TRANSPORT LOTNICZY

● Przystąpienie Związku Radzieckiego do ICAO wpłynęło na poprawę ogólnoświatowych wskaźników pracy przewozowej, wykazywanych przez tę organizację międzynarodową. Dzięki szybkiemu rozwojowi transportu lotniczego w ZSRR, światowe przewozy lotnicze wzrosły w roku 1971 w porównaniu z 1970 o 6,6%, gdy bez ZSRR wzrost ten wyniósłby tylko 4,9%. Światowy wskaźnik wykorzystania oferowanego ciężaru handlowego zwiększył się z 46,3 do 49,6%, a miejsc z 50,8 do 54,3 % (na liniach krajowych z 51 do 56,5%). Związek Radziecki przewozi obecnie ponad 20% ogólnej ilości pasażerów lotniczych oraz wykonuje ok. 17% światowej pracy w przewozie lotniczym. Udział ZSRR w przewozach towarzystw europejskich wynosi obecnie 53% według ilości pasażerów i 47% wg pracy przewozowej w tkm.

● „Aerofłot", który w roku ubiegłym przewiózł 83 mln pasażerów, jest największym towarzystwem lotniczym świata. Następne miejsca w pierwszej dziesiątce zajmuje 6 towarzystw amerykańskich — „United Airlines" (25,5 mln pasażerów), „Estern Airlines" (23,6 mln), „American Airlines" (19,2), „Delta Airlines" (16,9), „Trans World Airlines" (14) i „Pan American" (10,4) — oraz BEA (10,2), japoński „All Nippon Airways" (8,7) i zachodnioniemiecka „Lufthansa" (7,5 mln). „Air France" jest na liście 16, „Alitalia" — 19, SAS — 20, „Swissair" — 24, a KLM — 27.

● Aktualny rozkład międzynarodowych lotów „Aerofłotu" przewiduje połączenia Moskwy z 70 miastami świata. W Ameryce siecią linii objęte są: Nowy Jork, Montreal i Hawana. W północnej i zachodniej Afryce: Tunis, Tripolis, Algier, Rabat, Lagos, Bamako, Dakar i Konakry.

We wschodniej i centralnej Afryce: Kair, Chartum, Hodeida, Entebee, Aden, Nairobi, Mogadishu, Dar-es-Salaam, Bangui, Brazzaville. Na Bliskim i Środkowym Wschodzie: Bejrut, Damaszek, Teheran, Bagdad, Amman. W południowej i wschodniej Azji: Kubal, Karaczi, Delhi, Bombaj, Kolombo, Kalkuta, Dakka, Rangun, Bangkok, Kuala-Lumpur, Singapur, Dżakarta, Ułan-Bator, Pekin, Hanoi, Pyongyang i Tokio. W Europie samoloty „Aerofłotu" docierają do wszystkich stolic z wyjątkiem Tirany. Z większością krajów europejskich bezpośrednie połączenia ma także Leningrad.

● Prasa radziecka, a za nią zachodnie czasopisma lotnicze, doniosły o rozpoczętych próbnych lotach naddźwiękowego samolotu Tu-144 z produkcji seryjnej. Budowana w serii, nowa wersja Tu-144 posiada zamiast 120 — 140 miejsc pasażerskich (w klasie turystycznej). W próbnym locie, trwającym 2 godz. 17 minut, seryjny Tu-144 osiągnął prędkość 1800 km/h. (M 1,87), lecąc na wysokości 15 tys. m. Rozpoczęcie prób z samolotem seryjnym czyni realnym wejście Tu-144 do eksploatacji już w końcu 1973 roku.

J. Os.

Nowe rekordy

Międzynarodowa Federacja Lotnicza (FAI) zatwierdziła nowe rekordy międzynarodowe.

W klasie F, **MODELE**, podklasa F-3-B (szybowce zdalnie kierowane) rekord **Einara Myra** (Norwegia) w długotrwałości lotu — 19 godz. 19 min. 09 s, ustanowiony **w dniach 26—27.6.72** roku.

W tej samej podklasie — rekord odległości lotu w linii prostej — 29,77 km, który ustanowił **Jerry Krainock** (USA) w dniu 10.6.72 r.

W klasie K, **ZAŁOGOWE STATKI KOSMICZNE**, podklasa K-3 (wyprawy księżycowe i planetarne), rekordy ustanowione przez załogę **John Young** i **Charles Duke** (USA):

● czas pobytu na powierzchni Księżyca — 71 godz. 02 min. 13 s, w dniach 21—23.4.72 r.

● czas pozostawania całej załogi na zewnątrz statku kosmicznego na powierzchni Księżyca — 39 godz. 04 min. 03 s, w dniach 21—23.4.72 r.

● maksymalna masa wyniesiona na powierzchnię Księżyca — 8 257,6 kg.

● maksymalna masa wyniesiona z powierzchni Księżyca — 4 963,5 kg.

● W tej samej podklasie — rekord ustanowiony przez Thomasa Mattingly (USA), pilota lądownika „Orion" statku „Apollo-16": czas lotu na orbicie Księżyca — 125 godz. 48 min. 50 s, w dniach 16—27.4.72 r.

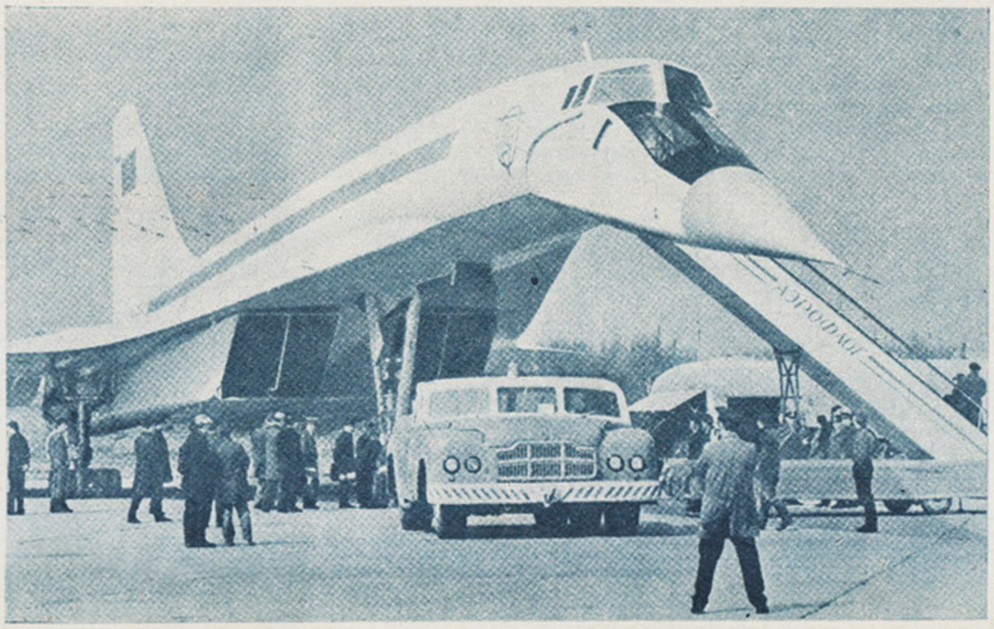
W klasie C-1, **SAMOLOTY**, grupa I (silniki tłokowe), rekord **Howarda Keefe** (USA), który w dniu 25.5.72 r. na samolocie North American P51 z 1 silnikiem o mocy 1490 KM osiągnął średnią prędkość 583,14 km/h na trasie Los Angeles — Waszyngton. Czas lotu — 6 godz. 25 min. 31,5 s.

W podklasie C-1-b (samoloty o ciężarze od 500 do 1000 kg) — rekord **Wilfreda Taylora** (USA), który w dniu 17.5.72 r. na samolocie Thorp T-18 z 1 silnikiem o mocy 180 KM osiągnął średnią prędkość 325,76 km/h na trasie Long Beach — Las Vegas. Czas lotu — 1 godz. 8 min. 30 c.

W podklasie C-1-c (od 1000 do 1750 kg) — rekord **Leonarda Perry** (USA), który w dniu 17.5.72 r. na samolocie Beechcraft F-33 z 1 silnikiem o mocy 225 KM osiągnął średnią prędkość 318,44 km/h na trasie Long Beach — Las Vegas — 1 godz. 10 min. 04 s.

NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE

Seryjny Tu-144 ma szereg zmienionych podzespołów w stosunku do prototypu. Podwozie główne zostało umieszczone w skrzydłach, dzięki czemu uzyskano większy rozstaw goleni. Zmianie uległa goleń koła przedniego; wloty powietrza do silników mają inną geometrię. Kabina załogi została dodatkowo oszklona, a wejście do kabiny pasażerskiej przesunięto bardziej do środkowej części kadłuba. Na zdjęciu: Seryjny samolot Tu-144. **Zdjęcie: TASS**



NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE

CO NOWEGO W ASTRONAUTYCE?

19 października agencja TASS przekazała wiadomość o zakończonej w Moskwie naradzie radziecko-amerykańskich zespołów, opracowujących program zaplanowanego na rok 1975 wspólnego doświadczalnego lotu statków „Sojuz" i „Apollo". Do zespołów, które brały udział w naradzie, należały grupy przedstawicieli Akademii Nauk ZSRR oraz amerykańskiej Agencji do spraw Lotnictwa i Badania Przestrzeni Kosmicznej (NASA).

Po naradzie opublikowano komunikat, który stwierdza między innymi, że doświadczalny lot dwóch statków kosmicznych będzie miał na celu zbadanie i sprawdzenie działania urządzeń służących do łączenia ze sobą radzieckich i amerykańskich statków kosmicznych, jak to jest przewidziane w porozumieniu zawartym przez rządy ZSRR i USA w dniu 24 maja roku bieżącego.

Celem narady było omówienie poszczególnych zagadnień technicznych oraz uzgodnienie wspólnej dokumentacji technicznej i założeń organizacyjnych lotu orbitalnego. Osiągnięto znaczny postęp w rozwiązywaniu poszczególnych zagadnień. Uzgodniono między innymi wielkość ciśnienia w obu statkach kosmicznych. Omówiono ponadto czynności załóg obu statków przy przechodzeniu z jednego statku do drugiego.

20 października członek Akademii Nauk ZSRR prof. Borys Pietrow na konferencji prasowej oświadczył, że przygotowania do wspólnego lotu przebiegają pomyślnie. Prof. Pietrow powiedział, że budowa systemu połączeniowego umożliwi niesienie pomocy załogom, niezależnie od ich pochodzenia. Na naradzie astronauta amerykański Thomas Stafford i kosmonauci radzieccy Aleksiej Jelisiejew i Andrian Nikołajew omawiali zagadnienia związane z przygotowaniem, selekcją i treningiem załóg. Poinformowano przedstawicieli prasy, że amerykańskie i radzieckie załogi rozpoczną wspólny trening na dwa lata przed startem, to znaczy już w lecie 1973 roku. Jelisiejew w rozmowie z dziennikarzami powiedział, że uzgodniono już sprawy dotyczące współpracy załóg z ośrodkami kontroli naziemnej oraz łączności między statkami przebywającymi na orbitach okołoziemskich. Na zakończenie wywiadu udzielonego prasie Jelisiejew oświadczył: „Nie było żadnej różnicy zdań między nami, wszystko co mieliśmy na tym etapie prac przygotowawczych — ustaliliśmy".

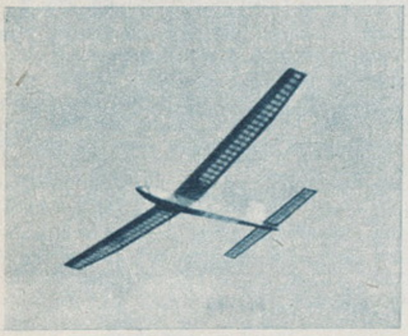
W przygotowywanym przyszłorocznym locie stacji kosmicznej „Skylab" wezmie udział, jeśli tak można powiedzieć, aparatura EREP, czyli zestaw urządzeń służących do pomiaru i rejestracji zasobów Ziemi. W skład zestawu wchodzi między innymi 6 sprzężonych kamer fotograficznych, spektrometry podczerwieni, radiometry i inne urządzenia. NASA oddelegowała już zespół 106 osobowy, który wyłącznie będzie się zajmował zagadnieniami związanymi z odszukiwaniem i rejestracją zasobów Ziemi przy pomocy wspomnianego wyposażenia. Godny uwagi jest fakt, że w doświadczeniu bierze udział poważna grupa uczonych z różnych państw. Doświadczeniem interesuje się także ONZ, gdzie spodziewają się uzyskać szereg informacji o możliwościach pomocy dla krajów takich jak Sudan, Kolumbia i Filipiny. Kto wie, może właśnie w tych państwach odkryte zostaną poprzez Kosmos nowe bogactwa naturalne, których wydobycie poprawi sytuację materialną ludności.

Na marginesie tej wiadomości warto podać, że przygotowania do startu „Skylaba" są w pełnym toku. W lipcu przeprowadzono doświadczalny „lot orbitalny" w komorze próżniowej. Astronauci Robert Crippen, William Thornton i Karol Bobko przebywali w odosobnieniu 56 dni. Eksperyment nosił nazwę SMEAT.

P.E.

NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE

MISTRZOSTWA POLSKI
MODELI SZYBOWCÓW
ZDALNIE KIEROWANYCH



Edward Trzopek, mistrz Polski w klasie otwartej.

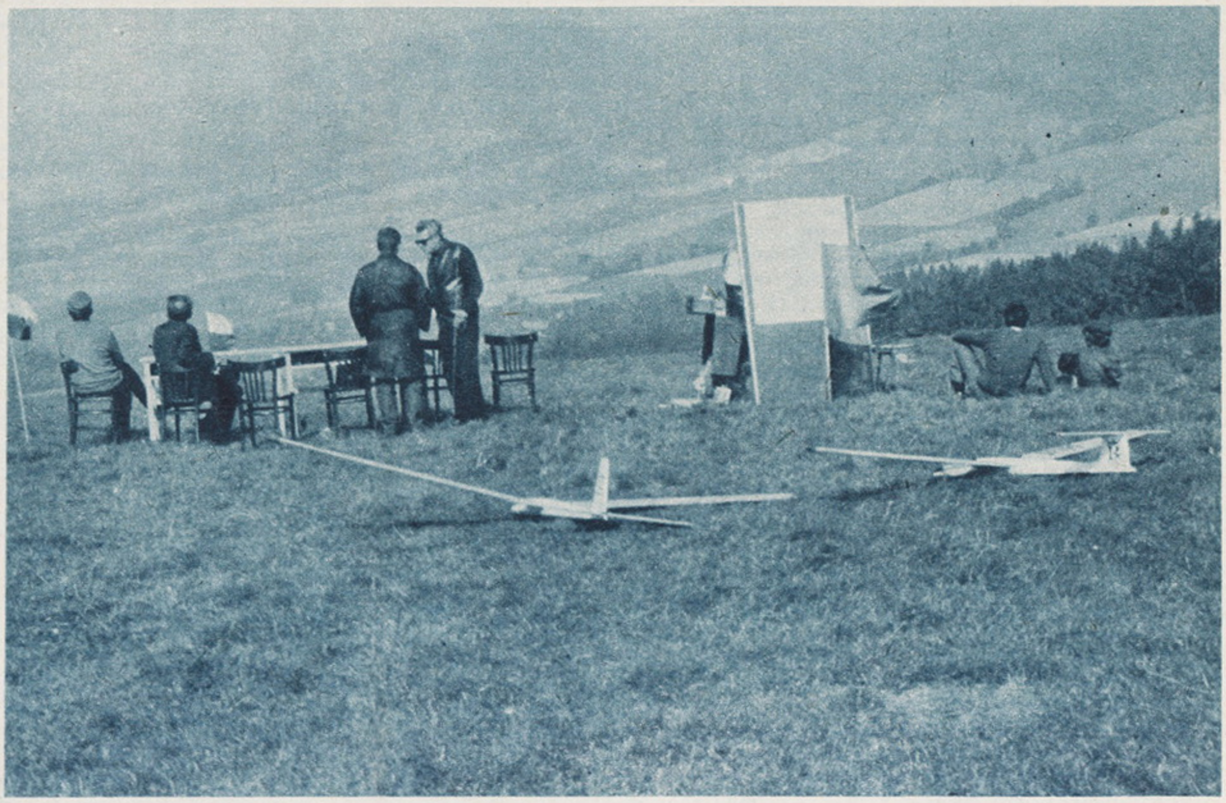
Wiesław Czajor, wicemistrz Polski w klasie otwartej.

JEŻÓW–1972

W dniach 22—24 września Aeroklub Jeleniogórski był organizatorem XXXVII Mistrzostw Polski modeli szybowców zdalnie kierowanych na zboczu. Rokrocznie zawody te odbywają się w Jeżowie Sudeckim, którego dobre usytuowanie terenowe oraz korzystne warunki bytowe w Ośrodku Szybowcowym sprzyjają organizacji imprezy.

Z cyklu przeprowadzonych zawodów eliminacyjnych na starcie stanęło 47 zawodników, reprezentujących 17 aeroklubów regionalnych. Po raz pierwszy w Mistrzostwach Polski modeli szybowców zdalnie kierowanych wzięło udział 10 juniorów, startujących w klasie standard. W kategorii seniorów zakwalifikowano 18 zawodników w klasie standard oraz 19 w klasie otwartej.

Otwarcia zawodów w Ośrodku Szybowcowym w Jeżowie Sudeckim dokonał prezes Aeroklubu Jeleniogórskiego — Władysław Kuczera, następnie główny sędzia sportowy — Edmund Osiński (przedstawiciel Wydziału Kół Lotniczych i Modelarstwa Zarządu Głównego APRL) zapoznał zawodników z regulaminem i programem sportowym mistrzostw. Wylosowano numery startowe i seniorzy jako pierwsi wyruszyli na start. Miejsce startów wybrano na północnym zboczu szybowiska w Jeżowie. Dla niektórych modelarzy posiadających lekkie modele i początkowe numery startowe zbocze to okazało się nienajlepsze, gdyż boczny północno-zachodni wiatr i silna turbulencja zmusiły modele do lądowania na stoku szybowiska po kilkunastosekundowych lotach. Jednak w miarę dalszych startów wiatr stopniowo ustalał się, zmienił kierunek na północny i dalsze loty wykonywano w typowych warunkach zboczowych. Większość zawodników wykonała loty zbliżone do maksymalnych.



Jeżów od wielu już lat jest terenem pięknej imprezy — zawodów modeli szybowców zdalnie kierowanych.

Zdjęcia: Stanisław Basiora (7)

Zwycięscy seniorzy w klasie standard. Od lewej: Klaudiusz Chyla, Edward Rogowski i Alfred Michalski.

W drugim dniu mistrzostw rozegrano 44 kolejki startów: dwie w klasie standard juniorów oraz drugą kolejkę w klasie standard i otwartej seniorów. Warunki atmosferyczne niestety pogorszyły się znacznie, północno-zachodni wiatr, zimno i przelotne opady deszczu utrudniały rozgrywanie konkurencji. Wybór miejsca startów na małym zboczu północno-zachodnim okazał się jednak trafny i wielu zawodników poprawiło swoje lokaty w tabeli, chociaż niektórzy mieli poważne kłopoty z lądowaniem, gdyż układ tego zbocza jest nietypowy i uniemożliwiał zejście na stronę zawietrzną, zaś niski pułap chmur i słaba widoczność znacznie utrudniały pilotaż. Kilka modeli po uzyskaniu dużych wysokości przeszło na stronę zawietrzną i zaginęło.

W następnym dniu imprezy rozegrano trzecią i ostatnią kolejkę lotów w klasach standard i otwartej seniorów oraz w klasie standard juniorów. Pogoda niestety nie poprawiła się, było bardzo zimno i niejednokrotnie aparatury i źródła zasilania zawodziły, jednak walka mimo ciężkich warunków była do końca interesująca. Zmarznięci i przemoknięci zawodnicy udali się po pięknej sportowej przygodzie do Ośrodka Szybowcowego w Jeżowie, gdzie wszystkich czekał ciepły i smaczny obiad, a ponadto dla zwycięzców medale i nagrody.

W porównaniu do roku poprzedniego poziom zawodów znacznie się poprawił, większość zawodników prawidłowo wykorzystuje warunki lotów na zboczu, czego dowodem są wysokie wyniki czołówki radiomodelarzy na tegorocznych Mistrzostwach Polski.

Mistrzostwa raczej nie przyniosły niespodzianek, kto dobrze latał na zawodach eliminacyjnych ten walczył o pierwszeństwo i tytuły mistrzowskie. Dowodem tego są wyniki.

W klasie otwartej po raz drugi z rzędu Mistrzostwo Polski zdobył **Edward Trzopek** z Aeroklubu Bielsko Bialskiego wynikiem 1 223 pkt., przed **Wiesławem Czajorem** z Aeroklubu Bydgoskiego — 1 160 pkt. i **Franciszkiem Glasowiczem** z Aeroklubu Krakowskiego — 1 147 pkt. W klasie standard seniorów zwycięstwo odniósł mistrz Polski w tej klasie z roku 1970 **Edward Rogowski** z Aeroklubu Krakowskiego wynikiem 1 075 pkt., przed **Klaudiuszem Chylą** z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego — 1 047 pkt. i **Alfredem Michalskim** z Aeroklubu Krakowskiego — 993 pkt. W klasie standard juniorów triumfował **Wiesław Piotrowski** z Aeroklubu Warszawskiego — 924 pkt., przed **Zbigniewem Majchrzakiem** z Aeroklubu Pomorskiego — 791 pkt oraz **Tadeuszem Słabickim** z Aeroklubu Zagłębia Miedziowego — 716 pkt.

JACEK CHMIELEWSKI

ŻAR PEŁEN CZARU

ŻAR. Czy znasz czar jego wczesnego poranka, gdy wschodzące słońce wylania się zza Kiczery, a dolinę Soły spowija skłębiona mgła, przewalająca się majestatycznie przez zaporę w dolinę Porąbki? Od Żywca zaczyna dmuchać coraz silniej wiatr, chyląc pod stok wyschniętą trawę żarowskiego zbocza i naginając ku ziemi korony drzew, otulających kamienny hangar. Spragniona „żagla" lotnicza brać opuszcza niepowtarzalną jadalnię przytulnego baraczku i gęsiego przesuwa się po chodniku, idąc pod górę w kierunku hangaru. Na budynku „meteo" rękaw łopoce wesoło — „żagiel" jest więc pewny!

Pod naporem mocnych, młodzieńczych dłoni zatrzeszczały drewniane drzwi hangaru. Za kilka minut chodnik aż po wyciąg będzie pełen szybowców różnych typów. Rozpoznasz wśród nich piękną „Jaskółkę", potężne „Bociany", liczne „Muchy", stare „Salamandry" i „Komara". Pracowici żarowscy mechanicy dokonują ich przeglądu. Pierwszy szybowiec stoi już na starcie. Inne, zabezpieczone przez pilotów przed podmuchami wiatru, czekają na swoją kolejkę. Pozostali szybownicy pilnie słuchają komend instruktora:

— Pilot?
— Gotów!
— Ogon?
— Gotów!
— Liny?
— Gotowe!
— Naciągaj! Biegieeem! Puść!

Uwolniony od zaczepu ogonowego szybowiec odrywa się od ziemi i pierwszy szczęśliwiec zażywa już rozkoszy powietrznej kąpieli. „Esuje" wzdłuż zbocza, jest coraz wyżej. Za chwilę wzbije się w górę następna maszyna. „Dolniarze" znów wrócą z linami na start. Wkrótce opustoszeje chodnik, rój szybowców znajdzie się nad Żarem. Można teraz podziwiać wspaniałą panoramę Beskidów i Kotliny Oświęcimskiej. Spokój, przedziwna cisza okolicy sprawia, że czujemy jakbyśmy przebywali w zaczarowanym, odosobnionym świecie, co dopełnia reszty szczęścia.

Jakże wielu szybowników spędziło na Żarze takie piękne chwile, bez przesady jedne z najpiękniejszych w życiu!

Miałem szczęście urodzić się niedaleko stąd, niemal u podnóża Żaru. Gdy byłem małym chłopcem, często patrzyłem w kierunku Łysej Góry. Intrygowały mnie tam małe, tajemnicze punkciki, przesuwające się nad szczytem ze wschodu na zachód, z zachodu na wschód, nieraz od świtu do zmroku. Niekiedy zachodziły na siebie, czasem unosiły się wyżej, to znów ginęły za horyzontem. Ich widok sprawiał mi wielką przyjemność. Lubiłem je liczyć i obserwować, jak zmieniają swoje położenie.

Czym są te punkciki? To pytanie nie dawało mi spokoju. Pod koniec lat czterdziestych wyjechałem z przedszkolną wycieczką do Międzybrodzia Bialskiego. Tu po raz pierwszy zobaczyłem wyraźniej moje punkciki. Widziałem jak odrywały się od wierzchołka Żaru, zataczały krąg nad jeziorem i lądowały po jego drugiej stronie.

— To są szybowce — powiedziała wychowawczyni.

Po wyjeździe znowu stały się dla mnie małymi punkcikami. Gdy zacząłem uczęszczać do szkoły, daremnie spoglądałem w kierunku Żaru. Szybowce przestały bowiem latać nad szczytem

Minęło kilka lat. Nagle nad górą znów pojawiły się kochane ptaki. Teraz bez trudu mogłem sobie organizować wycieczki na Żar i podziwiać wspaniałe szybowce — moje tajemnicze niegdyś punkciki. Z wielkim podziwem spoglądałem na pilotów, którzy wydawali mi się prawie bogami. Nie przeszło mi wtedy nawet przez myśl, aby być kiedyś jednym z nich. Częstsze kontakty z ludźmi lotnictwa zmieniły z czasem moje poglądy w tej sprawie. Postanowiłem zostać pilotem.

W 1960 roku pogoda nie była korzystna dla szybowników, toteż podstawowe szkolenie szybowcowe na lotnisku Aeroklubu Bielsko-Bialskiego w Aleksandrowicach kończę dopiero 4 sierpnia. Stąd mój instruktor, Jan Winczo, kieruje mnie na dalsze szkolenie, na Żar. Nauki przede mną wiele. Latam jedynie na szybowcach typu „Czapla" i „Sroka", za wyciągarką. Mam wylatanych 5 godz. 16 min.

Za dwa dni, ze skromnym bagażem i dużymi nadziejami, idę na Żar. Góra tonie w chmurach, deszcz pada obficie. Zziębnięty, przemoknięty do ostatniej nitki, dochodzę do „meteo".

Być przyjętym na turnus LPW — oto jedyne marzenie.

Serce staje mi w gardle, gdy instr. Jan Husakowski zastanawia się nad decyzją. Niełatwo ją wydać, bo turnus jest już bardzo licznie obsadzony. Decyzja jest jednak dla mnie pomyślna:

— Proszę do baraku!

Zapominam o deszczu i zimnie, z radości chciałbym przeskoczyć chmury, zalegające nad górą.

Co było dalej pamiętam, jakby działo się to dziś: loty z lin gumowych i za samolotem, pierwsze „koziołki" w powietrzu, warunkowy lot czasowy na fali nad chmurami, przelot do srebrnej odznaki po trójkącie przez Żar. Chcę poznać tu jak najwięcej tajników bezsilnikowego latania. Kiedy za kilka lat uzyskam na Żarze uprawnienia do wykonywania pełnej akrobacji, ostatni warunek do I klasy wyszkolenia w szybownictwie, mogę powiedzieć, że młodzieńcze marzenie ziściło się.

W moje szkolenie najwięcej serca wkłada młody instruktor Bolesław Zoń, który — podobnie jak ja — wychował się w pobliżu Żaru. Jako chłopiec spędził tu niejeden dzień, obserwując szybowce. Czasem spotykamy się u podnóża góry i gawędząc o lataniu idziemy na szczyt. Nie wiemy jeszcze, że w połowie północnego zbocza mieszka mała dziewczynka Halinka Bułka, której latanie śni się po nocach. Po kilku latach też osiągnie swój cel. Dziś nie mogę patrzeć bez emocji na podniebną akrobację samolotową w jej wykonaniu.

Jest sobota, 29 lipca 1972 r. Znowu tu idę, tym razem z żoną. Chcę zobaczyć MÓJ ŻAR, pokazać żonie ukochaną górę. Jestem wzruszony jak przed laty. Po drodze, tuż przed „meteo", stoi stary domek stacji turystycznej PTTK. Pani Frania, jak zawsze pogodna i uśmiechnięta, podaje herbatkę. Stąd już widać wykopy i zwały ziemi, przeoranej maszynami. „Meteo" trochę z zewnątrz podniszczone. W okolicy pełno zmian, wiele nowych domów, na południu jezioro Żywieckie, na północy zbiornik wodny w Czańcu. Najwięcej jednak jest zmian tu, na szczycie. Po dojściu do wyciągu widać ich bezmiar. Przy balustradzie, oddzielającej nas od 30-metrowej przepaści, stoi wyciągowy, którego znam jeszcze z dawnych lat. Pamiętam, jak wtedy „żył" naszymi lotami, cieszył się z każdego nowego sukcesu. Teraz razem patrzymy ze smutkiem w dół. Rozmawiamy mało, myśląc o tym samym. Przed nami, niżej, warczą ogromne maszyny i stalowymi paszczami pożerają MÓJ ŻAR. Zapełniają skałą potężne samochody, które wkrótce z ciężkim ładunkiem nikną za horyzontem. Tak powstaje wielki zbiornik

„Mucha" po starcie ze szczytu Żaru. Zdjęcie: T. Malinowski

wodny na szczycie. Hangar jeszcze stoi, ale nie potrwa to długo. Brak wiszącego nad jego drzwiami kolistego emblematu aeroklubu. Drzwi też już nie ma. Zniknęły wszystkie starty do lin oraz wyłożony niegdyś na grzbiecie kamienny napis „Żar". Nie ma ani chodnika prowadzącego od wyciągu po baraczek-internat, ani tego przytulnego baraczku. Zasypano zwałami ziemi boisko do siatkówki i studzienkę przed hangarem.

Umiera **MÓJ ŻAR, ŻAR** wielu takich jak ja, stary **ŻAR, ŻAR** najpiękniejszych wspomnień.

Pamiętam dobrze pewien jesienny dzień 1961 roku.

Wieje silny, południowy wiatr. Na niebie stoją charakterystyczne soczewkowate chmury, zwane altocumulus lenticularis, zwiastujące falę. Nie zastanawiam się więc wiele, wsiadam na rower i jadę w kierunku Żaru. Wzdłuż grzbietu góry lata już kilka szybowców. Lecz co to? Jeden z nich stoi w miejscu! Jest „nad Droździkiem". To „Komar". Przejeżdżam kilkunastokilometrową trasę przez Porąbkę po Tresnę, jestem już przy dolnym lądowisku, a on wciąż bez ruchu stoi „nad Droździkiem". Patrząc na to zdumiewające dla laika zjawisko, nie sposób nie zdobyć się na chwilę refleksji. Człowiek od zarania swych dziejów pragnął poznać tajemnicze dlań prawa natury, zniewolić ją i wykorzystać do swej działalności. Opanowanie żywiołu powietrza było dla niego marzeniem z pogranicza fantazji. Dziś jest to faktem. Człowiek pchnął w powietrze potężne maszyny o mocy tysięcy koni mechanicznych. Przedstawiciele rodzaju ludzkiego kroczyli już po Księżycu. A jednak — choć myśl ludzka rozwija się w tak lawinowym tempie — trudno nie podziwiać fascynującej idei latania bezsilnikowego, zespalającego wysoką technikę sprzętu z siłami natury. Dzięki temu możemy zażywać zadziwiającej rozkoszy poruszania się w powietrzu jak ptaki, przez wiele godzin, bez konieczności użycia jakiegokolwiek napędu.

Spójrzmy raz jeszcze na ten szybowiec, zawieszony nieruchomo „nad Droździkiem". Wystartował z pomocą siły ludzkich mięśni, zdobył kilkaset metrów wysokości. Sterujący go pilot przeżywa tam chwile pełne radości, odseparowany od zmartwień i kłopotów leżącego u jego stóp ziemskiego padołu.

Na szczycie dowiaduję się, że to lata Bolek Zoń. Długo, długo jeszcze jego szybowiec będzie zawieszony nieruchomo „nad Droździkiem".

Dziś chatka Droździka — zasłużonego pracownika szkoły — stoi jeszcze, dożywając swego kresu. I po niej pozostaną niedługo wspomnienia. Musi zniknąć, aby szybownicy nadal mogli startować przy użyciu lin gumowych.

Bo Żar nie ginie! Będzie **NOWY ŻAR**. Starty z lin zostaną zlokalizowane pomiędzy wyciągiem i „meteo". „Żagiel" będzie nadal. Internat, hangary i zabudowania pomocnicze wybudowane zostaną w pobliżu dolnego lądowiska. Dzięki temu prostsze, bezpieczniejsze i szybsze stanie się zahangarowanie sprzętu po lotach.

W sumie te nowości wydają się być dla pilotów udogodnieniem. Może więc Żar będzie jeszcze piękniejszy, jeszcze wspanialszy niż dotąd? Chyba tylko starsi żarowcy nie będą mogli przyzwyczaić się do nowego widoku i odwyknąć od wspomnień. Miejmy jednak nadzieję, że i to uczucie złagodzi upływ czasu. Zawierzmy jego kojącemu działaniu. Bowiem — wszystko płynie.

Nie sposób w tym miejscu nie wspomnieć ze smutkiem o innych szkołach szybowcowych, które w minionym okresie spotkał los znacznie gorszy, niż Żaru. Szkoły, które w pierwszym okresie powojennym mnożyły się jak przysłowiowe grzyby po deszczu, prawie w tym samym tempie uległy likwidacji. Los ten podzieliły tak znane ośrodki, jak Goleszów, Ligota Dolna, Fordon, Lębork i wiele innych. Tętni życiem lotniczym właściwie jedynie Leszno. Okres upadku przeżywa Jeżów. A przecież mógłby on być z pewnością znacznie lepiej wykorzystany. Zamiast przeróżnych sportowców radzi byśmy tam widzieć lotników, zamiast zboża — hangary pełne szybowców. Powszechnie znane są trudności z lataniem samolotowym w aeroklubach. W Jeżowie można by np. otworzyć prężny ośrodek z możliwością szkolenia samolotowego, np. w kierunku nawigacyjnym. Sprzyjałby temu zróżnicowany teren. Takie szkolenie można byłoby łączyć z wczasami rodzinnymi, co z pewnością spotkałoby się z pełną aprobatą ze strony pilotów. Niech nasze ostatnie szkoły szybowcowe zatętnią żwawszym życiem!

STANISŁAW BŁASIAK

Zdjęcie: J. Szymański

Ojciec i syn

POWOLI, ostrożnie kołuje samolot na start. Śmiałe, ostre kontury, matowy przyćmiony połysk białego metalu przykuwa uwagę wszystkich. Jest coś majestatycznego w sylwetce i ruchu wielkiego srebrzystego ptaka. Wkołowuje na pas. Po chwili zatrzymuje się. Mechanicy wprawnymi ruchami doczepiają przygotowany uprzednio jaskrawo-pomarańczowy rękaw. Jeden z mechaników daje znaki rękami pilotowi. Jeszcze parę metrów do przodu. Napręża się lina.

Można startować.

Silniki ryczą na pełnym ciągu. Strugi gorącego powietrza uderzają gwałtownie w rękaw. W rozedrganym powietrzu miota się na wszystkie strony. Ten huraganowy podmuch przypomina żywiołowy atak wody w czasie sztormu, która z impetem uderza w falochron. Betonowy pas ucieka do tyłu z coraz większą prędkością. Lekkie dotknięcie steru przez pilota i samolot już jest w powietrzu. W kilka minut później — ziemia pozostaje daleko w dole. Mechanicy patrzą za niknącą szybką sylwetką maszyny. Jeszcze błysnął w słońcu jako metaliczny punkt i zniknął w bezkresie błękitu.

Pilot, nawigator, strzelec — radiotelegrafista — tych trzech ludzi tworzy teraz wspólnie z samolotem jeden bezbłędnie pracujący system. Padają lakoniczne komendy. Powoli, metr po metrze, wysuwa się z kadłuba stalowa lina. Jaskrawe cygaro rękawa zostaje w coraz większej odległości za samolotem.

Strzelec radiotelegrafista — sierż. Mieczysław Bilgoraj z uwagą śledzi rozwijanie się liny. Drobne niedopatrzenie może doprowadzić do jej zerwania. Włączone hamowanie zatrzymuje rękaw, który lecąc niżej, daleko za samolotem, przypomina swym cylindrycznym kształtem rakietę ścigającą samolot. „W drodze powrotnej będzie porządnie posiekany pociskami artylerii" — myśli sierż. Bigoraj. W słuchawkach słyszy jak nawigator z pilotem jeszcze raz omawiają w kilku słowach sposób najścia nad poligon.

Oprócz wspólnego lotu, tych dwóch ludzi łączy to samo nazwisko. Nawigator, młody, pełen energii chorąży, niedawno ukończył szkołę. Jest synem pilota, z którym teraz wykonuje lot. Marzenia stały się rzeczywistością. Chciał tak samo jak ojciec mieć życie pełne wrażeń. Słuchał przez długie lata z zapartym tchem opowiadań o samolotach, o tym trudnym ale i pięknym zawodzie lotnika.

Osiągnął to o czym marzył. Lecąc teraz z ojcem, wspólnie z nim wykonuje zadania. Dzielą razem radości i troski prawie każdego lotu. Młodszy chor. nawig. Grzegorz Wasilewski stara się, aby każde zadanie było dobrze ocenione przez ojca — mjra pil. Stanisława Wasilewskiego. Nie jest to łatwe, gdyż senior jest lewski stara się, aby każde zasyn przejął jego zasadę życiową: „kiedy trzeba pracować, należy wkładać w to całą swoją żarliwość, aby zadanie było w pełni wykonane".

Minuty lotu, odmierzane rytmicznie skaczą wskazówką sekundomierza, zbliżają moment rozpoczęcia zadania. Widać już podłużną łachę piasku, niczym jasny dywan wśród zieleni drzew. Po chwili daje się odróżnić równe rzędy stanowisk artylerii oraz ludzi, którzy jak mrówki biegają w pozornie bezładnych kierunkach. Pierwszy nalot. Gdy cel dochodzi do stanowisk ogniowych, widać błyski przy kolejnych działach. Rękaw płynący spokojnym lotem drgnął i jak gdyby na ułamek sekundy zmienił kierunek.

— Dostał! — słyszy mjr pil. Wasilewski wesoły okrzyk sierż. Bigoraja. Kładzie samolot w łagodny zakręt do kolejnego najścia. Celny ogień artylerii przeszywa raz po raz lśniącymi paciorkami pocisków powłokę rękawa. W końcu słyszy:

— Dziękujemy dwudziesty, dla ciebie na dzisiaj koniec.

Zżył się z tymi lotami, które są częścią jego normalnego dnia pracy.

— Grzegorz! — prowadź do domu — mówi do syna nawigatora i uśmiecha się słysząc jak jego pierworodny podaje kurs głosem pełnym powagi.

Wie, że chłopak się stara i ważne, że daje sobie znakomicie radę w powietrzu.

— Sosna — ja dwudziesty — za pięć minut nad wami, podajcie sytuację — słychać w radiu głos kierownika lotów.

— Co, rodzinka wraca? — mówi meteorolog, mrużąc szelmowsko oko do dyżurnego sztabu.

— Udał się majorowi syn — mruczy jak gdyby do siebie, patrząc po chwili na podchodzący do lądowania samolot.

Wykonali swoje zadanie, za chwilę będą odpoczywać, aby pełni sił ponownie polecieć. Należą do grona ludzi poważnej ciężkiej pracy, dobrze znających jej wartość. Są jak gdyby potwierdzeniem zasady, że „człowiek leci w przestworza, wraca i znowu pragnie powtórzyć swój lot".

RYSZARD HRYNIEWICZ
Por. nawig.

AKAFLIEG SB-10

STUDENCKA grupa lotnicza z Brunświku (NRF) od wielu lat prowadzi ciekawe i ambitne prace konstrukcyjne w dziedzinie budowy szybowców o przodujących parametrach. Ideą przewodnią grupy jest podnoszenie doskonałości szybowców drogą zwiększania rozpiętości skrzydeł. Jest to, zdaniem tych studentów, najlepszym sposobem zmniejszania wszystkich trzech rodzajów oporu aerodynamicznego: indukowanego (przez zwiększenie wydłużenia), profilowego (przez zachowanie cięciw o niezmniejszonej długości) i szkodliwego (gdyż współczynnik oporu kadłuba maleje w przeliczeniu na zwiększoną powierzchnię skrzydeł). W 1969 r. powstała konstrukcja szybowca SB-9 o rozpiętości 22 m. Na podstawie doświadczeń z tym szybowcem studenci zbudowali nowy wysokowyczynowy szybowiec doświadczalny oznaczony SB-10, o niespotykanej dotąd rozpiętości 29 m (!). Stało się to możliwe przez zastosowanie zupełnie nowego materiału: tworzywa sztucznego zbrojonego włóknem węglowym. Tworzywo to zapewnia konstrukcji bardzo wysoką wytrzymałość i sztywność, jest ono jednak jeszcze bardzo drogie. Problemy kosztów zostały jednak rozwiązane przy finansowej pomocy Ministerstwa Obrony i koncernu Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB), które to instytucje interesują się projektem ze względów chyba nie tylko sportowych. Prototyp szybowca oblatany został 22.VII. 1972 r. Próby przebiegają pomyślnie.

SB-10 jest dwumiejscowym, wolnonośnym grzbietopłatem. Skrzydła mają niewielki skos do przodu. Profile od kadłuba ku końcom: Wortmann 62-K-153, 62-K-131 i 60-126. Skrzydła składają się z 5 części. Prostokątna część centralna, długości 8,7 m, wykonana jest właśnie z nowego tworzywa zbrojonego włóknem węglowym. Skrajne części skrzydeł wzięte są z szybowca SB-9. Są one zbudowane z tworzywa zbrojonego włóknem szklanym. Kadłub składa się z części kabinowej, krytej laminatem i stożkowej, duralowej rury — wspornika usterzenia. Kabina z 2 miejscami w tandem, nakryta jest dwuczęściową osłoną. Tylna część otwiera się do wsiadania. Usterzenie pionowe klasyczne. Profile NACA 64-012A, 64-009A. Usterzenie wysokości płytowe, osadzone nieco nad kadłubem. Profil. NACA 63-006A.

Podwozie jednokołowe, całkowicie chowane w locie. Pod usterzeniem zderzak ogonowy.

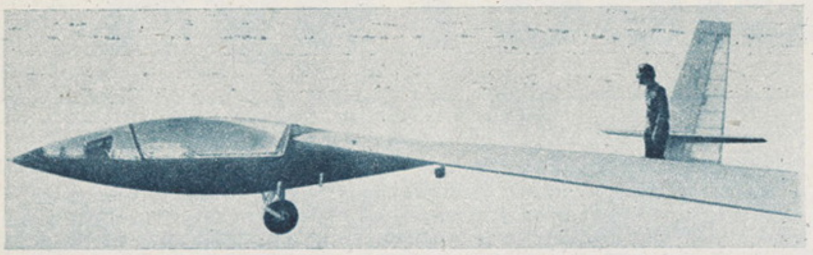
(J.S.)

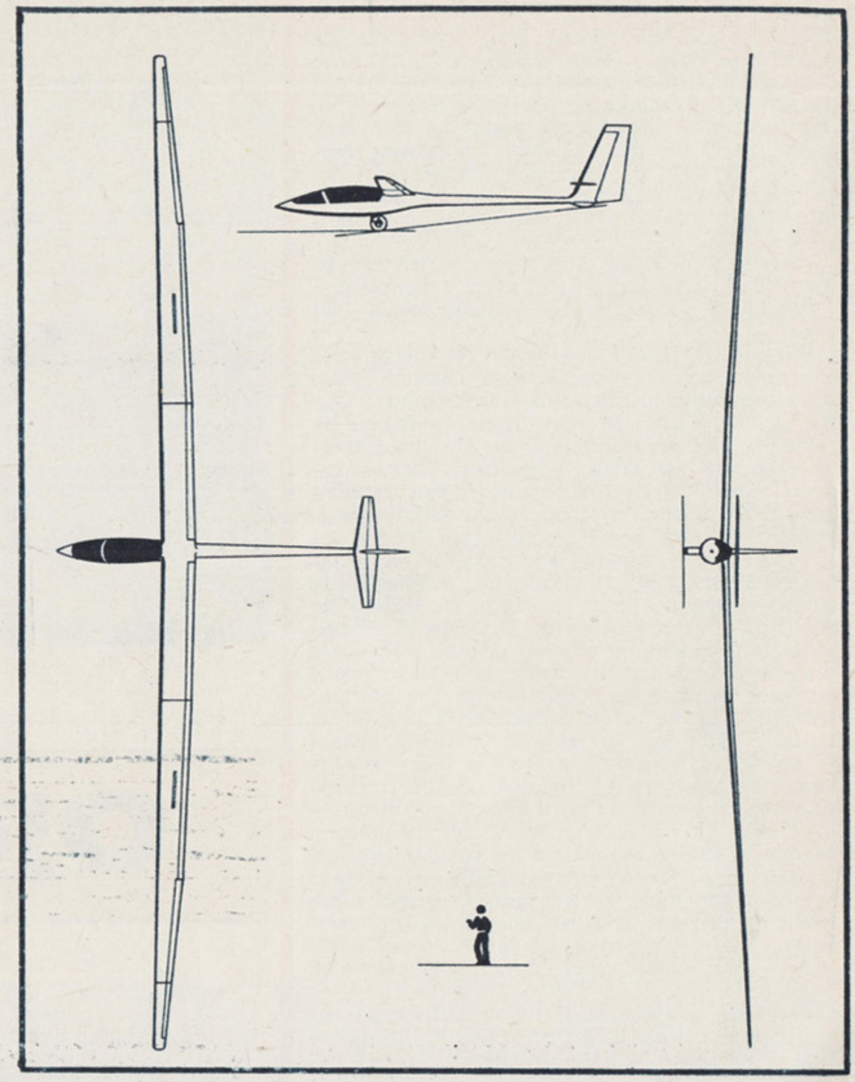
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 29,00 m, długość — 10,36 m, pow. nośna — 22,95 m², wydłużenie — 37.

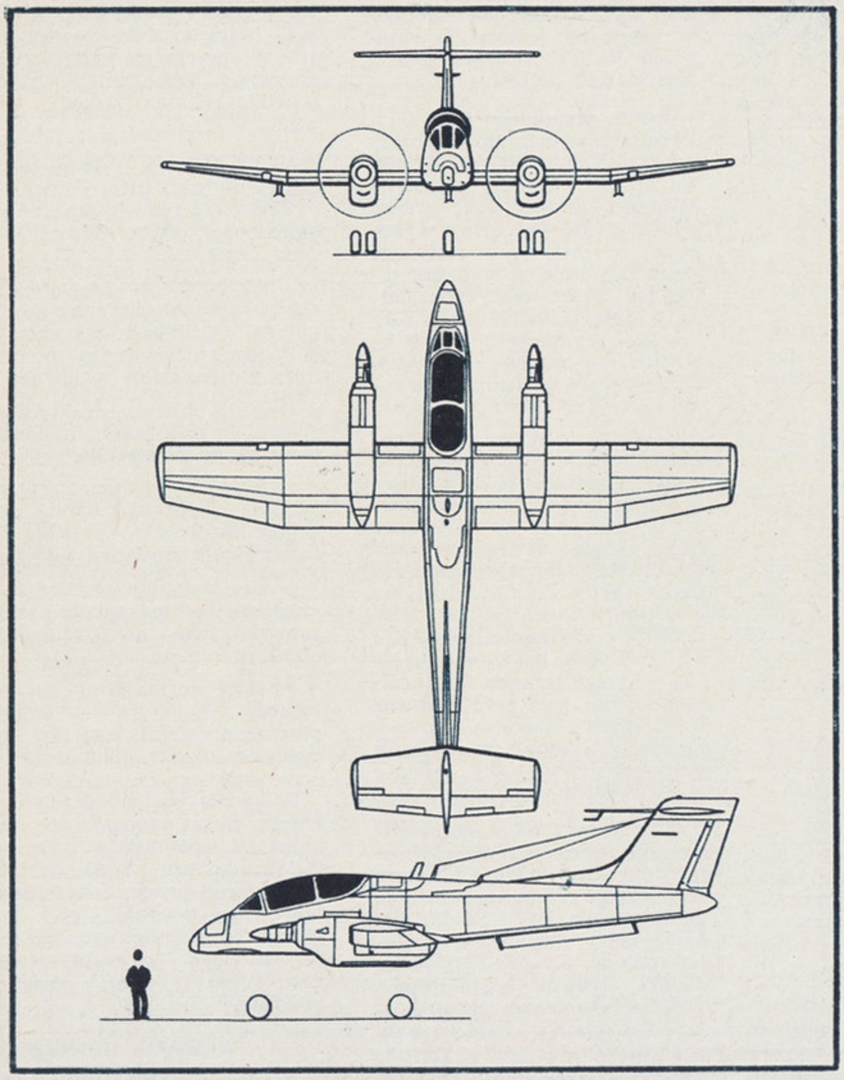
Ciężary: Ciężar własny — 577 kg, ciężar całkowity (z balastem 100 kg) — 897 kg.

Osiągi: Doskonałość max. — 53 przy prędkości — 90 km/h, opadanie min. — 0,41 m/s przy prędkości — 75 km/h, prędkość min. — 65 km/h, prędkość dopuszczalna — 200 km/h.





KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



IA-58 „PUCARA"

ARGENTYŃSKI samolot IA-58 był już opisywany w „SP" nr 45/1970 pod prowizorycznym oznaczeniem FMA IA-58 „Delfin". Obecne ostateczne oznaczenie brzmi IA-58 „Pucara". Konstruktorem samolotu jest inż. Hector Eduardo Ruiz. Prace nad samolotem rozpoczęto w 1966 r., ale oficjalne wymagania techniczne zostały sformułowane ostatecznie w 1968 r. W tymże roku oblatano bezsilnikowy model samolotu w skali 1:1 dla zbadania jego własności przy małych prędkościach. W rok później oblatano właściwy prototyp 01 z silnikami TPE-331. We wrześniu 1970 r. rozpoczął próby w locie prototyp 02, wyposażony w silniki „Astazou". Wiosną 1972 r. Zakończono próby w locie i przekazano samolot do produkcji. Lotnictwo wojskowe Argentyny zamówiło 50 samolotów, a Peru 25 samolotów.

IA-58 „Pucara" jest wielozadaniowym samolotem bojowym (głównie szturmowym) zbudowanym w układzie dwumiejscowego, dwusilnikowego wolnonośnego dolnopłata konstrukcji całkowicie metalowej. Skrzydła trójdzielne z długą, centralną częścią o obrysie prostokątnym i 2 trapezowymi częściami skrajnymi. Wznios — 7°, tylko w częściach skrajnych. Profil NACA 64-2-A215 przechodzący na końcach w 212. Konstrukcja skrzydeł — kesonowa, z pokryciem pracującym podpartym żebrami i podłużnicami. Część centralna wzmocniona dźwigarem sięgającym do gondol silnikowych. Klapy jednoszczelinowe wychylane hydraulicznie 30° do startu i 45° do lądowania. Lotki sterowane ręcznie. Kadłub konstrukcji półskorupowej mieści przed skrzydłami 2-miejscową kabinę z miejscami w tandem (tylny fotel o 0,3 m wyżej) wyposażonymi w fotele wyrzucane. Osłona kabiny podnosi się do wsiadania do góry (na tylnych zawiasach). Usterzenie wolnonośne w układzie T. Profile w usterzeniu pionowym NACA 65A012-65A011, w poziomym 63A009. Statecznik konstrukcji półskorupowej. Stery kryte płótnem. Podwozie chowane, z kołem przednim. Główne zespoły chowane w gondole silników mają koła zdwojone. Chowanie hydrauliczne, wypuszczanie grawitacyjne. Amortyzacja z krążków gumowych, ściskanych. Hamulce hydrauliczne wyposażone w automaty przeciwpoślizgowe. Silniki turbinowe Turbomeca „Astazou" — XVI" o mocy 1 000 KM każdy. Śmigła trójłopatowe przestawialne Hamilton Standard o średnicy 2,6 m. Zbiorniki paliwa integralne w skrzydłach, na zewnątrz silników, mieszczą 1 310 l. Pod skrzydłami i kadłubem można podwiesić zbiorniki dodatkowe o łącznej pojemności 900 l. Uzbrojenie: 2 działka, 4 k. masz. oraz 1 500 kg uzbrojenia podwieszonego.

(J.S.)

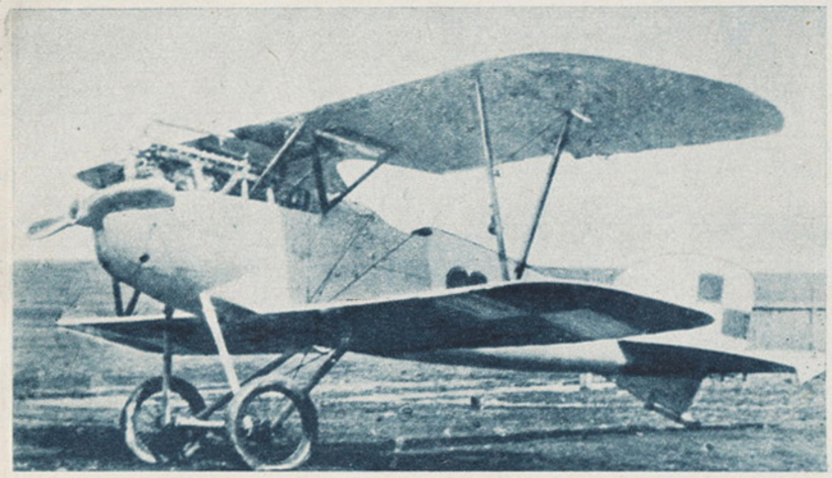
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 14,50 m, długość — 14,10 m, wysokość — 5,36 m, pow. nośna — 30,30 m², wydłużenie — 6.93.

Ciężary: Ciężar własny — 3 850 kg, ciężar startowy (max.) — 6 500 kg, ciężar do lądowania — 5 800 kg.

Osiągi (ciężar 6 200 kg): Prędkość max. (3 000 m) — 520 km/h, prędkość nurkowania (dopuszcz.) — 750 km/h, prędkość przelotowa max. — 485 km/h, prędkość ekonomiczna — 430 km/h, prędkość min. — 160 km/h, wznoszenie — 18 m/s, pułap z 1 silnikiem — 6 500 m, zasięg — 1 400 km, zasięg max. — 3 400 km, start na 15 m — 560 m, lądowanie znad 15 m — 200 m.

OEFFAG-ALBATROS D-III



JEDNOMIEJSCOWY niemiecki samolot myśliwski Albatros D-III skonstruował w 1916 r. inż. R. Thelen, jako rozwinięcie samolotów D-I i D-II tej wytwórni. Na początku 1917 r. samoloty weszły do użytku. Jesienią 1918 r. w jednostkach bojowych było ich 446 sztuk. W 1917 r. austriacka wytwórnia Oeffag rozpoczęła produkcję licencyjną samolotów Albatros D-III. Niemieckie Albatrosy D-III były napędzane silnikiem Mercedes D-IIIa o mocy 175 KM, zaś samoloty austriackie Oeffag-Albatros D-III miały silniki Daimler. Samoloty z silnikiem Daimler 180 KM miały numer serii 53, z silnikiem Daimler 200 KM — nr 153, zaś z silnikiem Daimler 220 KM — nr 253. Samoloty serii 253 miały nieco dłuższy silnik, całkowicie osłonięty, bez kołpaka na śmigle.

W 1919 r. Polska Misja Wojskowa w Wiedniu zakupiła 38 samolotów Oeffag-Albatros D-III serii 253. Samoloty zostały przywiezione do Krakowa, gdzie zostały zmontowane. Używane były w jednostkach myśliwskich w latach 1919—20. Nieliczne egzemplarze przetrwały kilka lat. Remont samolotów przeprowadzały warsztaty krakowskie, gdzie odbudowywano samoloty nawet ze szczątków samego kadłuba. (Opis i rysunek Albatrosa D-III niemieckiej produkcji — patrz „SP“ nr 21/1970).

Oeffag-Albatros D-III był dwupłatem konstrukcji drewnianej. Kadłub kryty sklejką, płaty i stery — płótnem. Silnik chłodzony wodą, rzędowy 6-cylindrowy Daimler 220/225 KM. Uzbrojenie — 2 stałe k. masz.

DANE TECHNICZNE

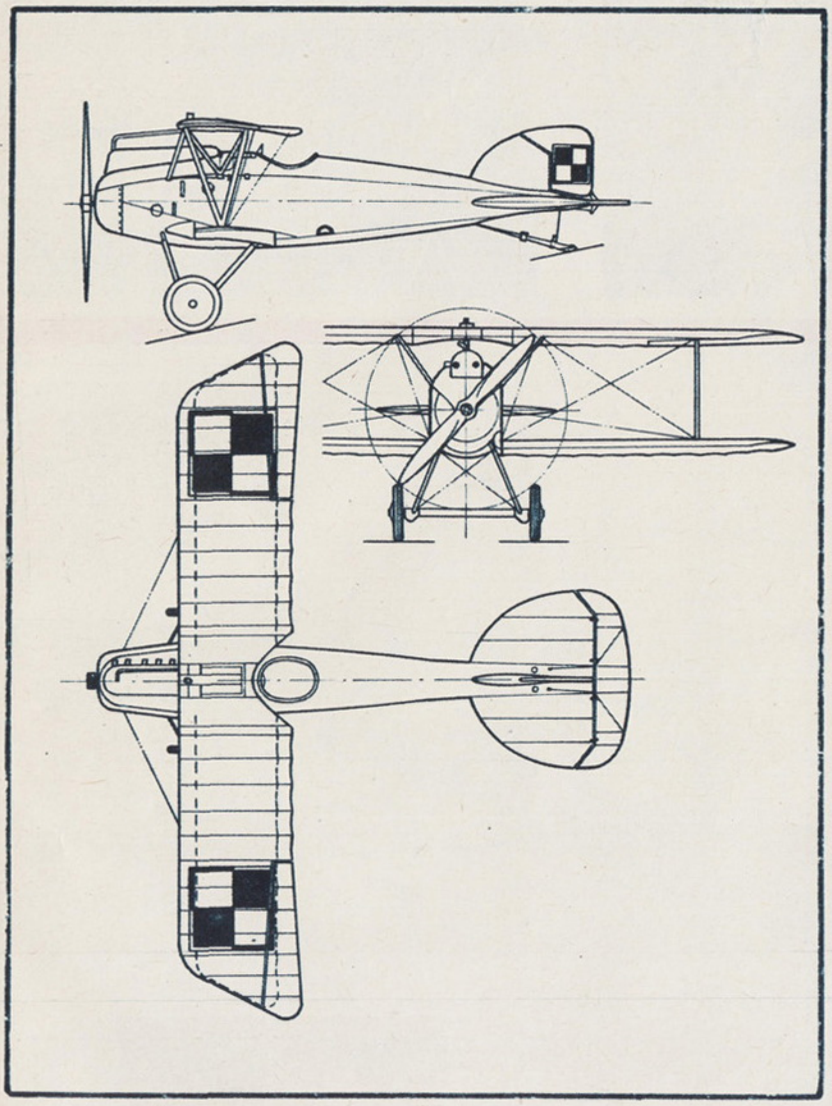
Wymiary: Rozpiętość — 9,05 m, długość — 7,35 m, wysokość — 3,0 m, pow. nośna — 20,5 m².

Ciężary: Ciężar własny — 670 kg, ciężar użyteczny — 320 kg, ciężar całkowity — 890 kg.

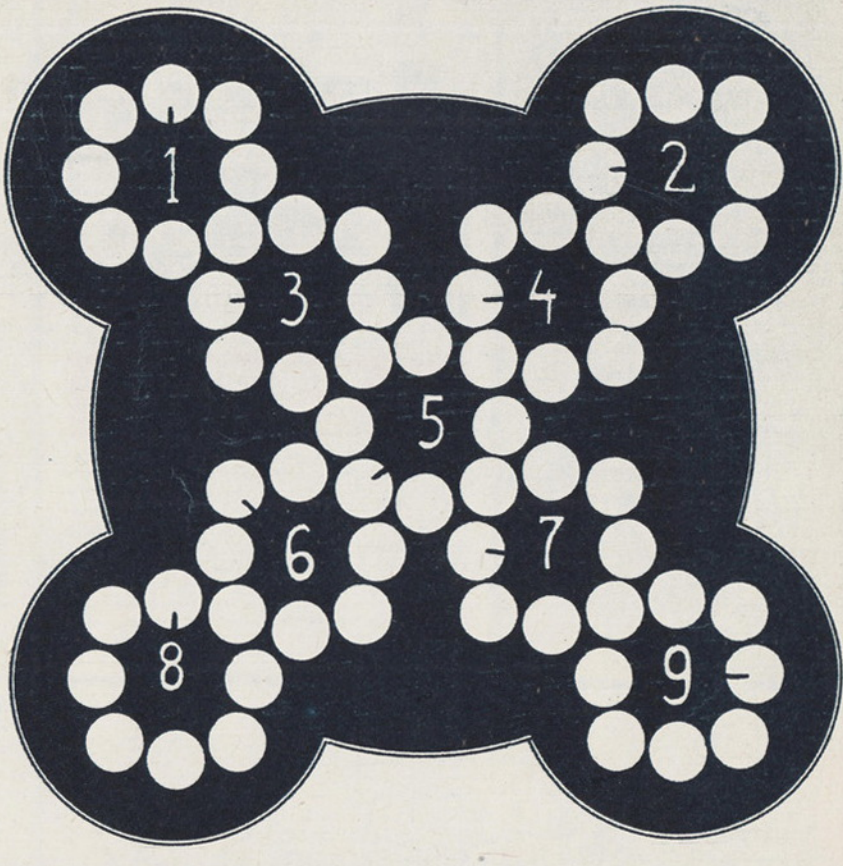
Osiągi: Prędkość max. — 185 km/h, prędkość przelotowa — 165 km/h, prędkość min. — 70 km/h, wznoszenie — 5,8 m/s, pułap 5 500 m, zasięg — 330 km.

Mgr. inż. ANDRZEJ GLASS

Na zdjęciu: Oeffag-Albatros D-III ze zdjętą osłoną cylindrów silnika.



WIRÓWKA



Dookoła poszczególnych liczb wpisać odgadnięte wyrazy. Początek wpisywania w polu oznaczonym kreską, kierunek wpisywania — zgodny z ruchem wskazówek zegara.

Znaczenie wyrazów: 1 — samojezdny radziecki pojazd księżycowy, podczas swej wędrówki sterowany z Ziemi; 2 — wyspa z archipelagu Wysp Azorskich, na której zginął Idzikowski podczas przelotu przez Atlantyk; 3 — naddźwiękowy samolot pasażerski, kosztowny efekt współpracy brytyjsko-francuskiej; 4 — niemiecki samolot myśliwski (dwupłat), z okresu I wojny światowej; 5 — samolot akrobacyjny konstrukcji Arnolda Wagnera; 6 — londyński port lotniczy; 7 — nazwisko dwóch braci ze Świdnika znanych pilotów-akrobatów; 8 — miasto, w którym znajduje się Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Obrony Przeciwlotniczej; 9 — przewozi się w niej paliwo.

Opracował: **Edward Zytka**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 19.XI. br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci **bonów książkowych.**

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, Warszawa 1, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach.**

ROZWIĄZANIE „LITERÓWKI“ Z NRU 42 Z 15 PAŹDZIERNIKA 1972 R.

Hasło: SPORT ŚMIGŁOWCOWY

Wyrazy pomocnicze: 1 — Cannes, 2 — zaczep, 3 — Leszno, 4 — Bekker, 5 — Madryt, 6 — „Harnaś“, 7 — tandem, 8 — osiągi, 9 — zasięg, 10 — Michał, 11 — Żwirko, 12 — Wacław, 13 — „Czapla“, 14 — paliwo, 15 — Juriew, 16 — dinghy.

BONY KSIĄŻKOWE wylosowali: **Lucyna Trojan** — Brzeg, ul. Chrobrego 25/6; **Janusz Brzeziński** — Lublin, ul. Cedyńska 16/18; **Bogdan Owczarek** — Kalisz ul. Zachodnia 16.

ISKRA — KĄCIK PRZYJACIÓŁ LOTNICTWA

WOLFGANG WAGNER — 99 Plauen/Vogtland, Vossstrasse 7, Niemiecka Republika Demokratyczna. Od wielu lat jest czytelnikiem „Skrzydlatej Polski“. Interesuje się lotnictwem i filatelistyką. Pragnie nawiązać korespondencję na interesujące go tematy z przyjaciółmi z Polski.

PAWEŁ WYCHSTA — Piotrków Trybunalski, ul. Górna 18 m. 3. Ma 16 lat, jest uczniem Technikum Budowy Maszyn Górniczych i interesuje się lotnictwem. Chciałby korespondować na tematy lotnicze. Poszukuje książki B. Węgrzyna „Modelarstwo rakietowe“. W zamian może przekazać książki z zakresu modelarstwa lotniczego i plany lotnicze.

ZYGMUNT OSTROŻNY — Wrocław, ul. Łukasińskiego 8/3. Interesuje się lotnictwem, szczególnie modelarstwem lotniczym. Aktualnie buduje model samolotu „Hurricane“. Chciałby nawiązać kontakt z modelarzami, którzy mogliby mu dostarczyć niektórych danych tego modelu.

MARIUSZ SZADKOWSKI — Biskupice, pta Charłupia Mała, pow. Sieradz, woj. łódzkie. Interesuje się lotnictwem, zbiera modele samolotów. Aktualnie kompletuje kolekcję samolotów bojowych z okresu drugiej wojny światowej, wykonanych na podstawie planów zamieszczanych w „Małym Modelarzu“. Pragnie nawiązać kontakt z kolekcjonerami modeli samolotów.

LESZEK MIKLEWSKI — Kielce, ul. Kryniczna 4 m. 12. Interesuje się lotnictwem i astronautyką. Odstąpi roczniki i pojedyncze numery „Skrzydlatej Polski“ oraz inne czasopisma, a także książki o tematyce astronautycznej i lotniczej.

ADAM WALASEK — Tarnawa Góra 71, pta Moskorzew, pow. Włoszczowa, woj. kieleckie. Nasz Czytelnik w liście do redakcji pisze m.in.: „Jestem czytelnikiem „Skrzydlatej Polski“ i mam bardzo dobre o niej mniemanie. Interesuję się bardzo astronautyką, a szczególnie załogowymi lotami kosmicznymi. Dzięki Kącikowi Przyjaciół Lotnictwa ISKRA nawiązałem korespondencję z Wolfgangiem Peterem z NRD. Nasza korespondencja trwa już dwa lata i jest bardzo owocna. Z tego powodu jestem Szanownej Redakcji bardzo wdzięczny“.

POCZTA

SCHEMAT NADAJNIKA

„Proszę o przysłanie mi schematu nadajnika radiowego służącego do zdalnego kierowania modeli“ — pisze **Mariusz Gręda z Wrocławia.**

Redakcja nasza nie wysyła żadnych materiałów. Schemat nadajnika radiowego do zdalnego kierowania modeli znaleźć jednak można w nowej książce **Janusza Wojciechowskiego „BUDOWA I PILOTAŻ RADIOMODELI“**, wydanej przez Wydawnictwo Komunikacji i Łączności. W przypadku trudności nabycia tej pozycji należy pisać pod adresem: **WKiŁ — Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52.** Wydawnictwa te przesyłają wydane przez siebie książki drogą korespondencyjną za zaliczeniem pocztowym.

„ASTRONAUTYKA“

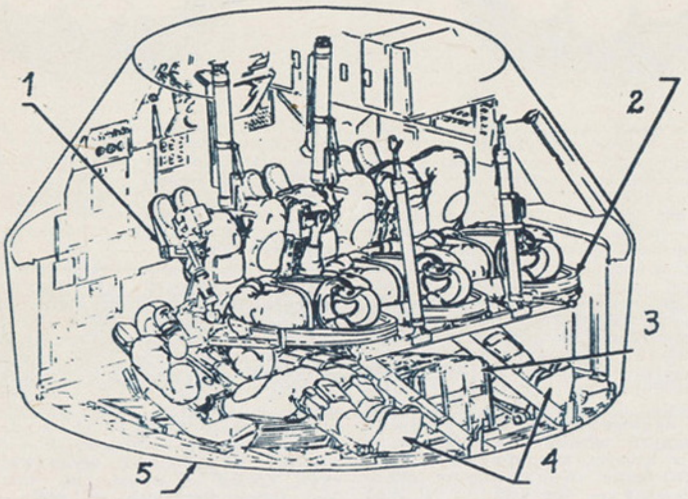
Adam Walasek — Tarnawa Góra. Na życzenie podajemy warunki prenumeraty dwumiesięcznika „Astronautyka“: **półrocznie — 18 zł; rocznie — 36 zł.** Wpłat można dokonywać m. in. na **konto PKO, nr 1—6—100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch“, Warszawa, ul. Towarowa 28.**

GODŁO OSTATNIEJ WYPRAWY

Apollo Belwederski będzie symbolem ostatniej wyprawy z programu „Apollo". Kolory: czerwony, biały, niebieski i złoty. Napisy: „Apollo-XVII" oraz — Cernan, Evans, Schmitt (nazwiska astronautów).

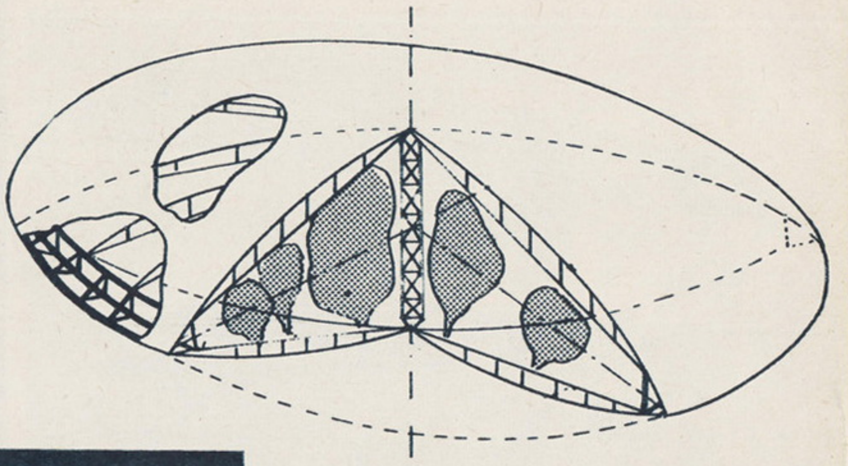
LOTNISKOWA TABLICA INFORMACYJNA

„Infolux" to opatentowany alfa-numeryczny system wizualnej informacji lotniskowej. Sterowanie poprzez komputer lub dalekopis. Tablica składa się z perforowanej płyty ekranowej, osłoniętej z obu stron warstwami przezroczystego tworzywa sztucznego. Wielkość liter lub cyfr: 100 mm, 60 mm oraz 40 mm. Nowy system jest prostszy oraz łatwiejszy i tańszy do zainstalowania od dotychczas stosowanych.



„APOLLO" STATEK RATOWNICZY

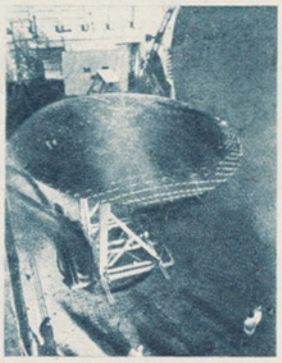
Dla ewentualnego ratowania członków załogi stacji orbitalnej „Skylab", która ma wystartować 31.III.1973 r., przewiduje się przystosowanie 3-miejscowej kabiny „Apollo" dla 5 osób. Na rysunku pokazano rozmieszczenie 5 foteli w kabinie „Apollo": 1 — oparcie nóg, 2 — typowe fotele, 3 — paleta z wynikami badań zabranymi ze stacji orbitalnej, 4 — dodane fotele, 5 — ściana tylna.

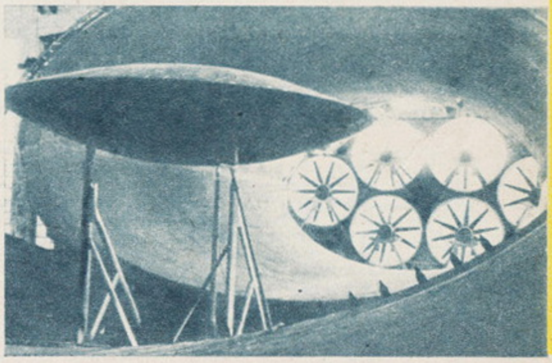


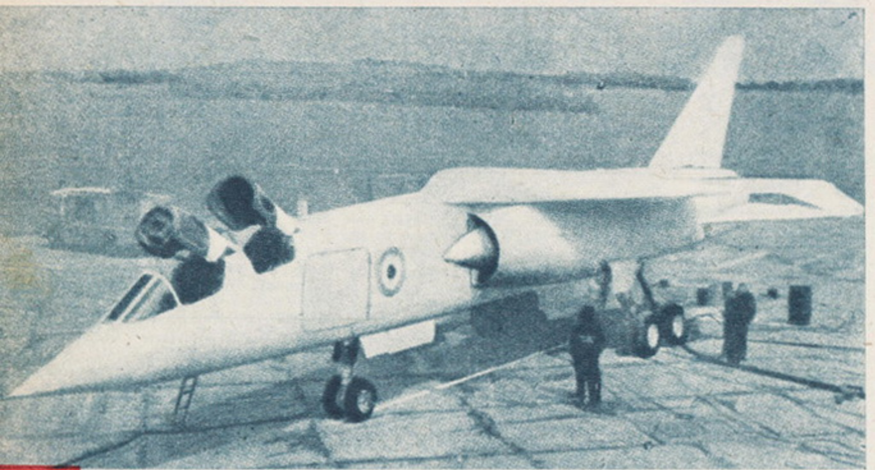
LATAJĄCY TALERZ

We Francji rozpoczęto badania w tunelu aerodynamicznym modelu w skali 1:40 przyszłego sterowca stacjonarnego „Pégase" o kształcie latającego talerza. Przewiduje się, że przyszły sterowiec będzie miał średnicę 300 m i wysokość 70 m. Jego konstrukcja ma być oparta na zasadzie koła rowerowego (patrz rysunek). Tworzywo: stop aluminiowy Zicral oraz laminat zbrojony włóknem węglowym. Wewnątrz sterowca znajdzie się 30—50 balonetów wypełnionych helem (ok. 2,7 mln m³). Ciężar własny — 150 ton, w tym 60 ton — napęd i paliwo, 60 ton — konstrukcja i powłoka, 20 ton — balonety, 10 ton — wyposażenie. Ciężar użyteczny — 30 ton. Sterowiec będzie napędzany śmigłami umieszczonymi na jego obwodzie, poruszanymi przez silniki elektryczne zasilane z baterii paliwowej dostarczającej mocy 4 MW. Sterowiec będzie latał na wysokości 22 km, wytrzymując napór wiatru o prędkości 30—60 m/s. Ma on służyć jako stacja pomiarowa i kontrolna dla samolotów naddźwiękowych latających na tej wysokości oraz jako przekaźnik telekomunikacyjny. Obliczono, że zespół 15 sterowców stacjonarnych „Pégase" umieszczonych w pobliżu Paryża i innych wielkich miast Francji zapewni stałą łączność radiową i telewizyjną dla całego obszaru tego kraju.

Przewiduje się również wykorzystanie sterowców tego typu jako latających platform dla potrzeb geofizyki i astronomii (teleskop o średnicy 1 m może wówczas dać te same rezultaty co teleskop o średnicy 5 m umieszczony na Ziemi, np. w Palomar).



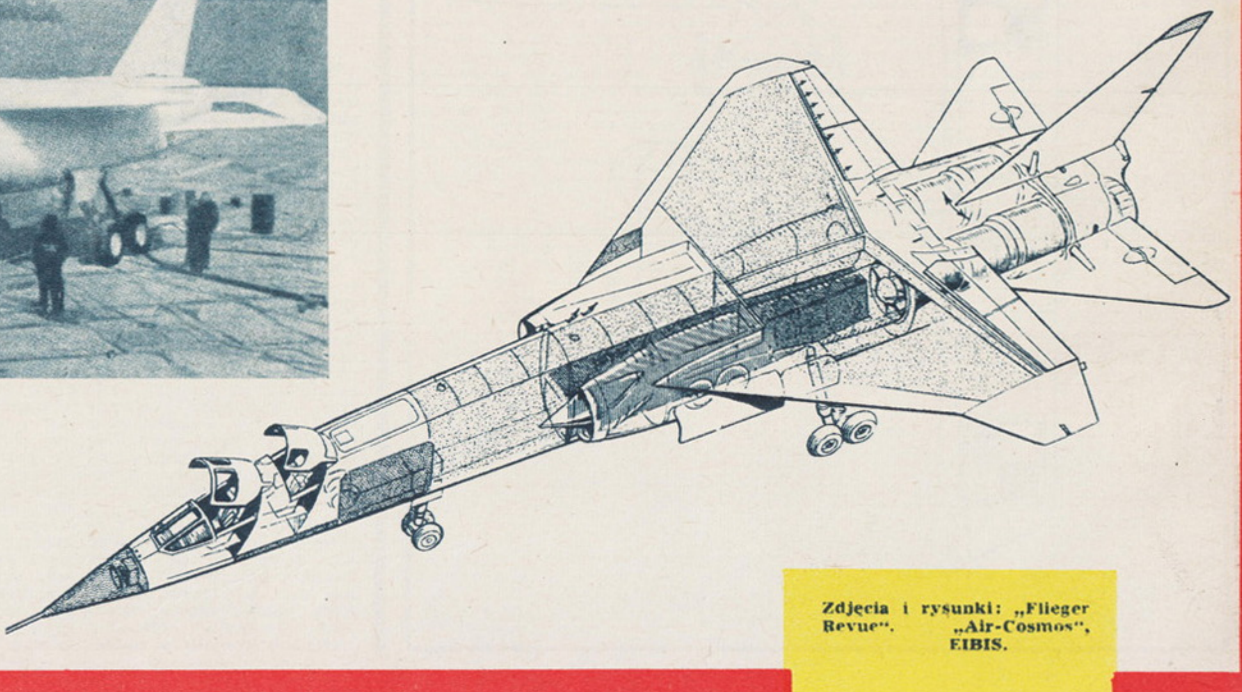




SAMOLOT NADDŹWIĘKOWY

Przekrój perspektywiczny przedstawia brytyjski 2-miejscowy samolot naddźwiękowy BAC TSR. 2. Jego szczegółowy opis był zamieszczony w „SP" nr 43/1972.

Dwa silniki turboodrzutowe o ciągu 14 970 kG każdy (z dopalaniem). Ciężar startowy 40 000 kG.



Zdjęcia i rysunki: „Flieger Revue", „Air-Cosmos", EIBIS.

LOT
NOWINY
NR 130 ● LISTOPAD 1972

POLSKIE LINIE LOTNICZE LOT

Na krajowym zjeździe transportowców lotnicze problemy poruszył w swym wystąpieniu kapitan PLL LOT Tadeusz Hendzel (niżej).

Dzisiaj i jutro

TAK się już dzieje na tym świecie, że zadania dnia dzisiejszego automatycznie wyznaczają zwiększony wysiłek już dnia następnego. Cieszymy się sukcesem krótko, bo już nowe zadania wyrastają przed nami. To są oczywiście truizmy, ale trzeba je sobie czasem powtarzać, a nawet ilustrować konkretnymi przykładami.

Nie tak dawno zakończył obrady krajowy zjazd ZZTiD, na którym wiele mówiono o sprawach lotnictwa. Min. Zajfryd podkreślił, że przed naszą komunikacją lotniczą otwierają się pomyślne perspektywy rozwojowe. Jeszcze w tym roku uruchamiamy regularne loty do Bagdadu, już kończy się druk rozkładu lotów, gdzie polskie, LOTOWSKIE połączenie Warszawy z Nowym Jorkiem via Amsterdam jest już ujęte ściśle: w dni i godziny.

Wiele interesujących myśli i stwierdzeń na interesujący nas temat przyniósł wywiad wiceministra Komunikacji Jana Raczkowskiego pt. „Polak w samolocie", udzielony „Życiu Warszawy". Sądzimy, że warto tutaj zacytować ten jego fragment poświęcony linii atlantyckiej: „Nowa sytuacja i nowe potrzeby wymagają całkiem innego sposobu myślenia i działania wszystkich ogniw decydujących o rozwoju lotnictwa.

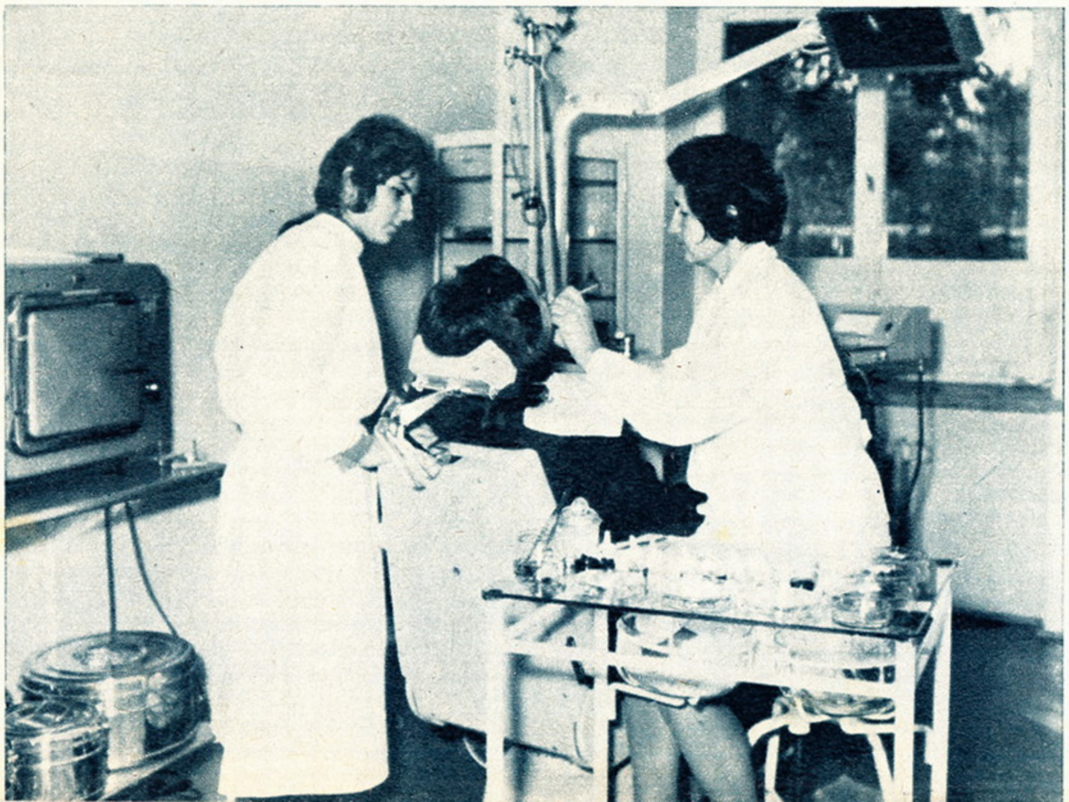
Przykład Czechosłowaków, którzy działają bardzo zdecydowanie i dynamicznie, jest pod tym względem wymowny. Powinniśmy, oczywiście uwzględniając nasze aktualne potrzeby, z takich doświadczeń korzystać. Charakterystyczne, że dość liczna grupa pracowników czechosłowackiego lotnictwa komunikacyjnego już przebywa w Meksyku, dokąd ma być uruchomiona ich linia. Wysłano także kilkuosobową grupę do Australii, choć bynajmniej nie ma jeszcze pewności czy w ogóle będą tam latać. Jeśli chcemy się liczyć w lotnictwie światowym, musimy działać bardziej zdecydowanie. Życie zmusza nas do rozwoju lotnictwa tak samo jak do motoryzacji. Bez tego rozwoju musielibyśmy płacić coraz więcej innym za przewóz naszych pasażerów i frachtów. Jeśli więc liczyć się z koniecznością naszych czasów i jeśli ma to być działalność opłacalna — trzeba przestrzegać obowiązujących w tej dziedzinie reguł gry i działać śmielej, a zarazem w sposób przemyślany i ekonomiczny.

Przykładem może być opanowywanie samolotów typu Ił-62. Dzięki wykorzystaniu ich do lotów czarterowych już w okresie początkowym przewiozły one do lipca br. ponad 21 tys. pasażerów i po pokryciu amortyzacji przyniosły niewielki zysk. Trudno powiedzieć, jakie uzyskamy wyniki na liniach regularnych. Zależy to od różnorodnych czynników, w tym również od tego, czy skuteczna będzie nasza działalność akwizycyjna i reklamowa".

Ale przejdźmy jeszcze na krajowe podwórko. Obok ambitnych planów w dziedzinie unowocześnienia portów lotniczych i systematycznego podnoszenia poziomu obsługi podróżnych, warto wskazać na fakt uruchomienia regularnej komunikacji autobusowej pomiędzy portem międzynarodowym i krajowym w Warszawie. Rozkład minutowy wypisany jest na tabliczkach i każdy już wie **kiedy** pojedzie. Pierwsze dni tej innowacji pokazały ewidentnie, jak bardzo ułatwia to życie podróżnym. Również cieszy wszystkich pracowników LOTU nowo oddane po gruntownym remoncie ambulatorium. Oznacza to nie tylko lepsze warunki pracy dla lekarzy, ale przede wszystkim jest wyrazem stałej troski o stan zdrowia naszej załogi. „W takich warunkach to i chorować miło" — usłyszeliśmy w czasie wykonywania zdjęć.

Ale nie myślmy o chorowaniu. Zima czeka dosłownie u wrót, i z nią zadania nowe...

Na te autobusy czekali wszyscy. Regularna komunikacja pomiędzy warszawskimi portami zdaje znakomicie egzamin. Niżej: W tak wyposażonym gabinecie i dentysta nie jest groźny...



Na pokładzie „Mikołaja Kopernika“ miła uroczystość. W imieniu załogi kpt. Zuchowski wręcza statuetkę Ikara prezesowi „Pojezierza“.

Kapitan Zuchowski — stale oblężony. Przedstawiciel olsztyńskiego radia był dosłownie jego cieniem. Poniżej: Słyszało się głosy: „Brakuje tutaj tabliczki z napisem OLSZTYN“.

„Objęliśmy nad tym pięknym samolotem i jego załogą patronat. Czy może się obyć b ez rodzinnego zdjęcia?“. Fotoreporter udzielił natychmiastowej odpowiedzi

„POJEZIERZE“ W SAMOLOCIE

INICJATYWA Stowarzyszenia Społeczno-Kulturalnego „Pojezierze“ z Olsztyna, które objęło patronat nad załogą i samolotem „Mikołaj Kopernik“, odbiła się szerokim echem na łamach prasy. Wiele miejsca poświęciły temu doniosłemu wydarzeniu telewizja i radio, a także Polska Kronika Filmowa.

Dzisiaj pragniemy przedstawić naszym czytelnikom kolejny etap tej rozwijającej się stale współpracy.

Do Warszawy na zaproszenie LOTU przybyła 40-osobowa delegacja z Olsztyna z wiceprzewodniczącym WRN — **Cz. Szadziewiczem,** sekretarzem KW PZPR — **R. Miłosławskim** i burmistrzem Olsztyna — **J. Grelewskim** oraz władzami Stowarzyszenia. Po serdecznym powitaniu, — podróż na lotnisko, gdzie na miłych gości oczekuje już samolot specjalny. Piękna, słoneczna pogoda umożliwia ludziom Warmii i Mazur dokładne obejrzenie Warszawy. Niektórzy żartowali, że mogą sobie swobodnie popatrzeć „z góry“ na Stolicę.

Długoletni pracownik PLL LOT inż. Weiss, dzisiaj na emeryturze, ale w znakomitej formie przewodnik PTTK, opowiadał barwnie o swym mieście i jego bohaterskich losach. Czynił to zarówno na pokładzie samolotu jak i potem, w czasie autokarowej przejażdżki po mieście.

Samolotowa podróż wszystkim przypadła wyraźnie do gustu, chociaż dla wielu była to równocześnie premiera. Jesteśmy przekonani, że amatorów budowy lotniska w Olsztynie przybędzie po tym rejsie wielu...

Mówiono także o dalszych formach współpracy. Dyrektor Nidzickiej Wytwórni Win i Miodów Pitnych zapowiedział, że przystępują już wkrótce do produkcji rarytasu, najprzedniejszego z trunków — miodu pitnego typu półtorak — Kopernik, oczywiście dla pasażerów „Kopernika“. Załogę tego samolotu zaprosił natomiast na letni wypoczynek do ośrodka w Rudziskach Pasymskich wiceprezes WZGS, A. Lipnicki.

Po obiedzie — wizyta najważniejsza. SP-LAA wylądował po locie do Londynu. Kapitan Damian Żuchowski prowadzi olsztyńskich gości na pokład „Kopernika“. Bardzo dokładne oględziny. Po wejściu do wnętrza wszyscy zasiadają i zapinają pasy. Czują się tutaj dobrze. Kapitan odpowiada cierpliwie na niezliczone pytania. Na zakończenie niespodzianka — załoga samolotu wręcza prezesowi „Pojezierza“ brązową statuetkę „IKARA“. Prezes B. Kurowski jest wyraźnie wzruszony i dziękuje pilotom za takie wyróżnienie.

Wizytę w Warszawie kończy tradycyjne zdjęcie pod portretem Astronoma, który dawno na Warmii mieszkał, a teraz skrzydlatym ambasadorem został... „Pojezierze“ i PLL LOT uczynią wszystko, by robił to szczególnie udatnie, przynosząc chwałę Polsce na całym świecie.

Operatywność Dziennika Telewizyjnego jest znana. Poniżej: Jeszcze tylko kilka kroków do „Kopernika“.

PIĘĆ MILIONÓW

Unikalna uroczystość! 5 mln km w powietrzu polskiej stewardessy. Krystyny Szymańskiej. Na naszym zdjęciu — pani Krystyna przyjmuje gratulacje od dyrektora do spraw eksploatacji inż. R. Słabego.

W Warszawie przebywali ostatnio przedstawiciele polonijnych biur podróży ze Stanów Zjednoczonych. Prezesa SPATA E. Liszkę (trzeci z lewej) oraz właściciela jednego z największych biur podróży B. Węgiela (drugi z lewej) przyjął dyrektor PLL LOT mgr inż. W. Wilanowski (pierwszy z prawej).

LUDZIE PIÓRA

Ostatnio gościliśmy w Polsce (Kraków i Warszawa) sporą gromadę dziennikarzy francuskich, reprezentujących obok radia i telewizji tego typu czasopisma jak: „Le Figaro", „Le Monde", „France Soir", „L'Echo Touristique", „Connaissance des Voyages" czy „Air Transport Magazin" i „Air Cargo". Na specjalnym spotkaniu, zorganizowanym przez MSZ, wiele interesujących ich informacji przekazali przedstawiciele LOTU i polskich biur podróży. Z pobytu w Polsce dziennikarze francuscy (niżej — w trakcie zwiedzania Wawelu) byli bardzo zadowoleni, a podróż „Kopernikiem" była miłym jej zakończeniem. Na zdjęciu obok — dziennikarz szwajcarski Edwin Schnapp, reprezentujący czasopismo „Panorama Touristique et Commercial" w rozmowie z kapitanem Michalskim.

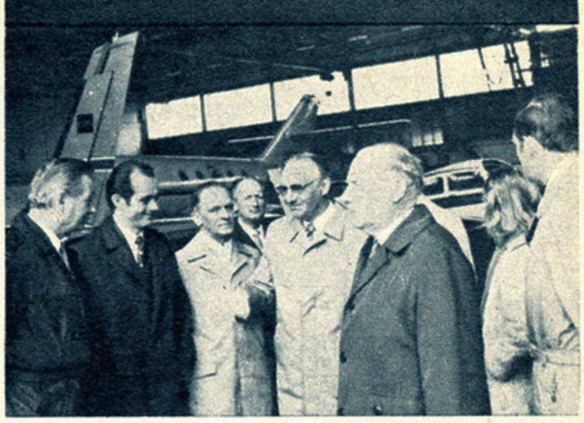
NAD WISŁĄ I ŁABĄ

SAMOLOTY LOTU rozpoczęły regularne rejsy do Hamburga dopiero w tym roku. Jest to jedyne połączenie Warszawy z północnymi rejonami NRF. Z okazji otwarcia biura miejskiego PLL LOT w tym hanzeatyckim mieście odbył się specjalny lot inauguracyjny na trasie Warszawa — Hamburg — Warszawa. Obok delegacji „Lufthansy", przedstawicieli Senatu m. Hamburga, biur turystycznych i dziennikarzy wzięła w nim także udział delegacja PLL LOT z dyrektorem handlowym mgr. M. Hedemannem na czele.

Niemieckim gościom podobał się szczególnie Kraków, a przedstawiciele biur podróży stwierdzili, że w północnych rejonach NRF istnieje duże zainteresowanie weekendowymi wyjazdami do Polski. W czasie pobytu w Hamburgu delegacja polska zwiedziła m. in. port lotniczy (w 1971 r. — 3,5 mln pasażerów), gdzie największe wrażenie wywarła na wszystkich sala z ogromną makietą lotniska. W ciągu roku zwiedza ją ponad 350 tys. osób, a jej dydaktyczne walory są niezaprzeczalne.

W czasie wizyty w ratuszu wiceburmistrz Peter Schulz powiedział m. in., że „zarząd tego wolnego hanzeatyckiego miasta niezwykle sobie ceni fakt dalszego zacieśnienia więźów, które od dziś przejawiać się będą nie tylko codzienną obecnością polskiej flagi na masztach statków handlowych, ale również i obecnością polskich skrzydeł".

Stare, hanzeatyckie miasto Hamburg. Port morski konkuruje silnie z lotniczym.



Delegacja polska zwiedzała z dużym zainteresowaniem port lotniczy i jego liczne hangary.

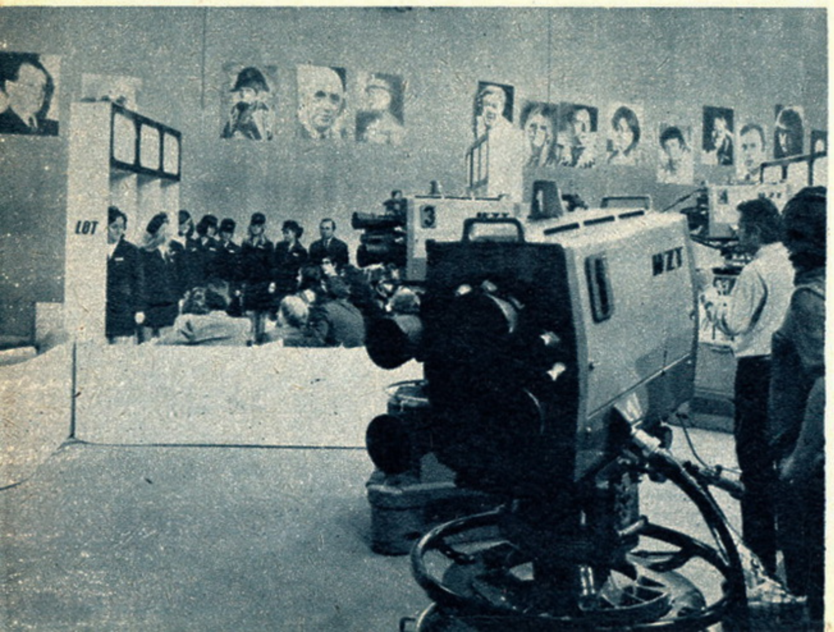
Po powrocie ze starego Krakowa niemieccy goście dokładnie i z zainteresowaniem zwiedzali Warszawę. Familijne zdjęcie wykonaliśmy na rynku Starego Miasta.

DZISIAJ WARSZAWA JUTRO PARYŻ

Nowy rodzaj teleturnieju–zabawy przygotowała Telewizja Polska. Jedni mówili że program rozrywkowy był na doskonałym poziomie. Z konkursem było może trochę gorzej, ale to pewnie zasługa doskonale przygotowanych zawodników...

Stewardessy LOTU miały pełne ręce (dosłownie) roboty i mówiły po programie, że nawet w pełnym sezonie na terenie MDL nie było takiego tłoku jak w telewizyjnych „kawiarenkach".

Chwila napięcia i za moment uczestnicy konkursu wybiorą właściwą drogę, która jednego z nich — dzięki PLL LOT — zaprowadzi prosto do Paryża.



Kooperacja pełna. Zespół HAGAW w znakomitej komitywie z dziewczętami LOTU. Poniżej: Laureat konkursu T. Gos otrzymuje bilet LOTU na trasie Warszawa — Paryż — Warszawa oraz od „Air France" czek podróżny na trzydniowy pobyt w Paryżu.

Niecodzienny pasażer. Film „W pustyni i w puszczy" jest jeszcze w produkcji...

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wew. 44. Redaktor odp.: JULIUSZ PĘGIEL. Wkładka do n-ru 46 (1114) z dn. 12.XI.72 r. „Skrzydlatej Polski". Zdjęcia w n-rze: J. Czerniak, E. Krawczyk, M. Kobrzyński i LOT-Archiwum.